
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

acquired or incurred by it in connection with the existing organisation or for any of the purposes referred to in this Act, before the date of establishment of the Commission shall be deemed to have been acquired or incurred by the Commission and shall be the rights, liabilities and obligations respectively of the Commission.

19. *Fund of the Commission.*—(1) The Commission shall have its own Fund and all receipts of the Commission, whether from grants made by the Central Government or otherwise, shall be carried thereto and all payments by the Commission made therefrom.

(2) The Commission may expend such sums as it thinks fit for performing its functions under this Act and such sums shall be treated as expenditure payable out of the Fund.

(3) All monies of the Commission shall be deposited in the Reserve Bank of India or with the agents of that Bank or where there is neither an office of that Bank, nor an agent of that Bank, in a Government Treasury, or be invested in such securities as may be approved by the Central Government.

20. *Borrowing of money.*—The Commission may, with the previous approval of the Central Government, borrow money in the open market or otherwise for the purposes of carrying out its functions under this Act.

21. *Budget.*—(1) *(a)* The Commission shall, by such date in each year as may be prescribed, submit to the Central Government for approval a budget in the prescribed form for the next financial year, showing the estimated receipts and expenditure, and the sums which would be required from the Central Government, during that financial year.

(b) If any sum granted by the Central Government remains wholly or partly unspent in any financial year, the unspent sum may be carried forward to the next financial year and taken into account in determining the sum to be provided by the Central Government for that year.

(2) Subject to the provisions of sub-section (2), no sum shall be expended by or on behalf of the Commission unless the expenditure is covered by provision in the budget approved by the Central Government.

(3) The Commission may sanction any re-appropriation from one head of expenditure to another or from a provision made for one scheme to that for another:

Provided that, except with the previous approval of the Central Government—

(a) no re-appropriation from the head "loan" to another head of expenditure and *vice versa* in the budget shall be sanctioned by the Commission;

MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

THIRD SESSION OF THE SECOND LEGISLATIV ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

27th to 29th and 31st March 1958 *and 1st and 2nd April* 1958.

Volume XII (Nos. 1 to 6).

TABLE OF CONTENTS.

Thursday, 27th March 1958.

Thursday, 27th March 1958—cont.

Friday, 28th March 1958.

Saturday, 29th March 1958.

Tuesday, 1st *April* 1958—cont.

Wednesday, 2nd April 1958.

THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY.

Thursday, the 27th March 1958.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. DR. U. KRISHNA RAU) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

Elementary School Teachers

* 24 *S.N. Q.*—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) whether the scale of pay of Rs. 45—2—85 will be applicable to secondary-grade trained teachers appointed in Lower Elementary Schools under private managements ; and

(*b*) if not, the reasons therefor?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) & (*b*) The matter was re-examined by Government and it has been decided that a distinction must be made between sanctioned secondary grade posts and other teaching posts in elementary schools and that the uniform scale of Rs. 45—2—85 should apply only to those secondary grade teachers who hold teaching posts which are specifically sanctioned as secondary grade posts by the competent authority. This decision will apply uniformly with effect from 1st April 1958 to lower elementary and higher elementary schools run by local bodies as well as private managements. Such of the teachers in aided elementary schools as have already been given the benefit of the scale of Rs. 45—2—85 either before or after 1st November 1956 will continue to enjoy it; but that scale will be treated as personal to them and will not be given to future incumbents of those posts.

* 25 S. N. *Q.*—SRI A. VEDARATHNAM : கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து பதிலளிப்பாரா—

(அ) துடக்கப்பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கு 1958-ம் ௵ ஜனவரி ௴ 31௳ அன்று கல்வி இலாகாவில் பிறந்த 145937-இ6-57-1-ம் எண்ணுள்ள அரசாங்க உத்திரவு பிரகாரம் சம்பள விகிதம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

(ஆ) அப்படியானால், எந்த கிரேடு ஆசிரியர்களுக்கு எவ்வளவு சம்பளம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது ? எந்த தேதியிலிருந்து ?

(இ) இதற்குக் காரணம் என்ன ?

(ஈ) இதைப் புணராலோசனை செய்யும் உத்தேசம் உண்டா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Please refer to my answer to question No. 24.

SRI N. K. PALANISAMI : Is it fair on the part of the Government not only to withhold the extra amount of Rs. 5 but also ask them to repay the amount after 16 months? Will the Government at least ask them not to repay the amount?

[27th March 1958

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I do not know whether the hon. Member has understood my answer. It is not only a question of cancelling the order for refunding the amount already received, but they have been granted the same scale of pay in future also.

SRI A. VEDARATHNAM : வழக்கமாக அவர்கள் பெற்று வந்த அந்த சம்பளத்தை இடையில் அப்படி நிறுத்தும்படியான நிலைமை வந்ததற்குக் காரணம் என்ன என்பதை தயவுசெய்து சொல்லுவார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : சில அதிகாரிகள் இந்த உத்தரவை சரியானபடி புரிந்து கொள்ளாததால் தான்.

SRI K. VINAYAKAM : It is admitted that the efficiency of secondary grade trained teachers is any way much better than that of the higher grade trained teachers and in such an event it is necessary that the secondary grade trained teachers should be encouraged. Why should the Government make a distinction that only teachers appointed to the sanctioned posts in the school should be given this scale of pay whereas the teachers who have undergone the secondary grade training, though appointed to posts not sanctioned, should get a lower grade salary when compared to the salary received by higher grade trained teachers?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : No, Sir. As at present, any secondary grade teacher functioning either in a lower elementary school or higher elementary school will be given this scale of pay, Rs. 45—2—85. It is only from 1st April 1958, we are making it a condition that in the case of a secondary grade teacher, if he has got to be newly appointed to a lower elementary school, they should get the sanction of the proper authorities. It is for the purpose of regulating the appointment of secondary grade teachers. Because, if secondary grade teachers are appointed to all the posts, it will automatically increase the Education Budget, which we may not be able to sustain just at present.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : இம்மாதிரியான முக்கியமான விஷயங்களில் உத்தரவுகளை சரிவர புரிந்துகொள்ளாமல் பல விதமான இடையூறுகளையும் கஷ்டங்களையும் உண்டாக்குகிறார்கள் என்பதும் அவர்களால் பல தீமைகள் மக்களுக்கு ஏற்படுகின்றன என்பதையும் சர்க்கார் உணர்ந்து அதற்கு ஆவன செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இம்மாதிரி சில விஷயங்களில் தப்பு ஏற்படுவது இயல்பாகத்தான் இருக்கிறது. தப்பு ஏற்பட்டால் அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. பின்னால் தப்பு வராமல் இருக்க எப்படிப்பட்ட திறமையான அதிகாரிகளைப் போட்டாலும் தப்பு ஏற்படாது என்று நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியாது.

SRI P. S. CHINNADURAI : துவக்கப்பள்ளிகளில் பணி புரியும் செகண்டரி கிரேட் உபாத்தியாயர்களுக்கு 1-4-1958 முதல் புதிய 45-2-85 என்ற சம்பள விகிதம் அமுலில் இருக்கக்கூடாது என்று அரசாங்கம் நினைக்காமல், இனிமேல் புதியதாக நியமிக்கப்படக்கூடியவர்களுக்கும் ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடியவர்களுக்கும் மத்தியில் ஒரு சம்பள வித்தியாசத்தை உண்டாக்காத முறையில் ஏற்பாடு செய்ய அரசாங்கம் முன் வருமா.?

27th March 1958]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இப்பொழுது இருக்கக்கூடியது எல்லாம் 1–4–1958க்குப் பிறகு அனுமதிபெற்று அவர்களை அங்கே நியமிக்கவேண்டும் என்பதுதான். ஏனென்றால் நான் முன்பே சொன்னது போல் எல்லோருமே செகண்டரி கிரேட் உபாத்தியாயர்களாக இருந்தால் நல்லதுதான், அந்த அளவுக்கு கல்வித் தரம் உயரும், அந்த அளவுக்கு சர்க்காரும் கிராண்ட் கொடுக்கவேண்டியதாக இருக்கும். இப்பொழுது ஆறு கோடி ரூபாய் செலவு ஆவதற்கு பதிலாக இன்னும் அதிகப்படியாக இரண்டு கோடி ரூபாய் செலவு ஆகும். அதனால்தான் சர்க்காருடைய அனுமதி பெற்றுத்தான் அந்தந்த இடங்களில் அவர்களை நியமிக்கவேண்டும் என்று ஒரு கட்டுப்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

SRI N. K. PALANISAMI : At present, in private management schools, most of the teachers appointed are secondary grade teachers and they are getting grant from the Government. May I know whether the Government want to restrict the number of secondary grade teachers appointed to the private management schools?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : All those who are already functioning in any school are not affected. They will get this scale of pay. In respect of the future appointments in lower elementary schools, we have stated that those appointments should be made with the concurrence of the competent authority.

SRI K. B. S. MANI : கனம் மந்திரி அவர்கள் சொன்னதுபோல் தவறுதலாக சில ஆரம்பப்பள்ளிகளில் ஆசிரியர்களை நியமித்து அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அப்படிக் கொடுக்கப்பட்ட பணத்தை திருப்பி வாங்காமல் இருக்க அவர்களுக்கு உத்தரவு அனுப்பிப்பார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இதைப்பற்றி திருப்பித் திருப்பி சொல்லியாகிவிட்டது. இது வரையிலும் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறவர்களுக்கு ரூ. 45–2–85 விகிதப் பிரகாரம் சம்பளம் கொடுக்கப்படும். இது வரையில் பெற்றுவருகிறவர்களைத் திருப்பிக்கொடுக்கச் சொல்லவேண்டிய அவசியம் இருக்காது இப்பொழுதுள்ள உத்தரவின் பிரகாரம்.

SRI A. R. SUBBIAH MUDALIAR : லோயர் செகண்டரி ஸ்கூல்களில் ஐந்து உபாத்தியாயர்களில் ஒரு செகண்டரி கிரேட் உபாத்தியாயரைப் நியமிக்க வேண்டுமென்ற ஒரு ஜி.ஓ. இருக்கிறது. இப்பொழுது ஒரு ஜி.ஓ. வந்திருக்கிறது. அதனால் பழைய ஜி ஓ.வை மாற்றுவதற்கு சர்க்கார் உத்தேசிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM ; இப்பொழுதுள்ள ஜி.ஓ. பிரகாரம் புதியதாக நியமிக்கக்கூடியவர்களை சர்க்கார் உத்தரவு பெற்றுதான் நியமிக்கவேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கெனவே உள்ளபடி நியமித்தால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதனால்தான் புதியதாக நியமிக்கும்போது அனுமதிபெற்று நியமிக்கவேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

SRI A. A. RASHEED : Will the Government relax the rules relating to the appointment of secondary grade teachers after 1st April 1958 in certain cases?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : That is why we have specifically stated here that they should get the sanction of the competent authority. I may inform the hon. Members that from the academic year 1959–60, English will have to be taught in the V Class also which will be in the lower elementary schools. So, necessarily, some secondary grade teachers will have to be appointed

[27th March 1958

in the lower secondary schools also. How many teachers will have to be appointed for that purpose will have to be worked out with reference to the strength of each school and sanction will be granted on that basis when applied for.

Community Development and National Extension Service Blocks

* 422 *Q*.—Sri T. S. RAMASWAMY PILLAI : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) the number of Community Development and National Extension Service Blocks in each district and the year in which each Block was started ; and

(*b*) the number of Blocks opened during this year in each district?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : (*a*) & (*b*) Two statements [a] are laid on the table of the House.

Sri T. S. RAMASWAMY PILLAI : May I know the principles or the criteria with reference to which community project areas will be pitched upon in the future?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : In future also, contiguous areas will be taken into consideration. If that is not possible and if there are certain cases wherein the rule of contiguity cannot be observed, the question will be decided on merits.

Sri T. T. DANIEL : May I know from the Hon. Minister whether the entire Madras State will be covered with Community Development Blocks during the Second Five-Year Plan period and whether the Government will give top priority to the question of opening blocks in taluks where there is no Community Development or National Extension Service Block?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : I have already given an indication that this matter is under the consideration of the Government of India and that the whole matter has to be considered with reference to the availability of technical personnel.

Sri A. GOVINDASAMY : நிதி அமைச்சர் அவர்களுடைய பட்ஜெட் பிரசங்கத்தில் 51 பிளாக்குகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்று பத்திரிகையில் பார்க்கும்பொழுது 13 பிளாக்குகள் நமது ராஜ்யத்திற்கு ஒதுககப்படுவதாகத்தெரிகிறது. அப்படி பார்த்தால் 51 பிளாக்குகள் நமக்கு வருமா ? அப்படி ஒதுக்குகின்ற ‘ கோட்டாவில் ’ தென் ஆற்காடு ஜில்லாவிற்கு எவ்வளவு ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : ஏப்ரலில் ஆரம்பிப்பதற்கு 13 பிளாக்குகள் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அக்டோபரில் எவ்வளவு ஒதுக்கு வார்கள் என்பது தெரியவில்லை. இதற்கு மத்தியிலே இந்தத் திட்டத்தை நாம் எதிர்பார்த்தபடி இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திற்குள் முடித்துவிடமுடியுமா அல்லது அதற்கு மேலும் ஒத்திப்போடவேண்டுமா, இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய ‘ டெக்னிகல் பெர்ஸோனலை ’ வைத்துக் கொண்டு எவ்வளவு தூரம் செய்ய முடியும் என்பதெல்லாம் புனராலோசனையில் இருக்கிறது.

---

[a] Printed as Appendix I on pages 91—94 infra.

27th March 1958]

Sri K. PONNIAN : தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டம், சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டம் இரண்டும் ஒன்றாக இயங்குகிறதா ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டம், சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டத்தைவிட குறைவான செலவிலே நிறைவேற்றப்படும் ஒரு சாதாரணமான திட்டம். சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டம் அதைவிட அதிகமான செலவிலே, இன்னும் அதிகமாக உத்தியோகஸ்தர்களை நியமித்து தீவிரமாக நிறைவேற்றப்படும் திட்டம். ஒரே பகுதியில் இந்த இரண்டு திட்டங்களும் சேர்ந்து இருக்கமுடியாது.

Sri A. VEDARATHNAM : சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டத்தில் எத்தனை பிளாக்குகளில் வேலை முடிவடைந்திருக்கிறது. அப்படி முடிவடைகின்ற இடங்களிலே சாங்ஷன் ஆன வேலைகளிலே சில வேலைகள் பூர்த்தியாகாமல் இருந்தால், அவைகளை தொடர்ந்து நடத்துவதற்கு ஏதேனும் திட்டம் உண்டா ? அவ்வாறு இருந்தால் அதை தயவு செய்து அறிவிக்குமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : அதுவும் பலவந்தராய் கமிட்டியின் அறிக்கை பிரகாரம் மறு பரிசீலனையில் இருக்கிறது. இப்பொழுது இருக்கும் திட்டப்படி மூன்று வருஷங்களுக்கு தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டமும், மூன்று வருஷங்களுக்கு சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டமும் ஆக ஆறு வருஷங்களில் நிறைவேற்றப்படும். ஆனால், இதை மாற்றி சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டம் ஐந்து வருஷம், அதைத் தொடர்ந்து இன்னொரு ஐந்து வருஷங்களுக்கு தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டம், ஆக இந்த அளவிலே ஒரு பகுதியில் பத்து வருஷங்களில் இந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்றினால்தான் நிரந்தரமான பலன் ஏற்படும் என்று இந்தக் கமிட்டி சிபார்சு செய்திருக்கிறது. எந்த அளவுக்கு அதிகமான வட்டாரங்களை எடுத்துக்கொள்ள முடியும், எத்தனை உத்தியோகஸ்தர்கள் நம் வசத்தில் இருக்கிறார்கள் என்பதையெல்லாம் வைத்துக்கொண்டு பரிசீலனை செய்து, ஒரு முடிவு எடுக்கவேண்டியிருக்கிறது.

Sri S. NAGARAJA MONIGAR : அடுத்த ஆண்டில் மேலும் 13 பிளாக்குகள் அபிவிருத்திக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று சற்று முன்பு கூறப்பட்டது. அதைப்போல அடுத்த ஆண்டிலே இதுவரையில் நடந்து வரும் தேசீய விஸ்தரிப்பு பிளாக்குகளில் எத்தனை சமுதாய நல அபிவிருத்தி பிளாக்குகளாக மாற்றப்படும் என்று கூறமுடியுமா ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : அதுபற்றி நான் இப்பொழுது தான் சொன்னேன். இது மூன்று வருஷம், அது மூன்று வருஷம், ஆக ஆறு வருஷங்களுக்கு பதிலாக. ஐந்தும், ஐந்தும் பத்து வருஷங்களாக மாற்றவேண்டும் என்று பலவந்தராய் கமிட்டி சிபாரிசு செய்திருக்கிறது. அதன் பேரில் ஒரு முடிவு எடுத்துக்கொள்ளுவதைப் பொறுத்து தான் இது இருக்கும்.

Sri M. JAGANNATHAN : If there is shortage of technical personnel required for service in Community Development and National Extension Service Blocks in our State, what steps do the Government propose to take in order to obviate the difficulty?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : We find that the shortage is confined particularly to the Veterinary Department, the Agriculture Department and the Engineering Department. As hon. Members are aware, we have already increased the strength of the various engineering colleges in the State but that will bear fruit only two or three years hence. If we increase the strength this year or if we have increased the strength last year, we will be able to get the graduates in a large number only three or four years hence.

[27th March 1958

SRI M. D. THIAGARAJA PILLAI : இப்பொழுது அதிகமாக பிளாக்குகள் ஆரம்பிக்க வேண்டியிருப்பதால் அதற்கு வேண்டிய பயிற்சியாளர்களை முன்னதாகவே தயார் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ? பி.டி.ஓக்கள் புதிதாக வேலை ஒத்துக்கொண்ட பிறகு அவர்கள் பயிற்சிக்காக அனுப்பப்படுகிறார்கள். அந்த சமயத்தில் அந்த பிளாக் வேலைகள் தாமதப்படுகின்றன. ஆகையால் அவர்கள் முன்னதாகவே பயிற்சி பெறுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இவைகளெல்லாம் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. ' வில்லேஜ் லெவல் வொர்கர்ஸைப் ' பொறுத்தவரையில் அவர்கள் முதலிலேயே பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறார்கள். 18 மாதங்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்கு வேண்டிய திட்டம் நம்மிடம் இருக்கிறது. அவர்களைப் பொறுத்தவரையில் நமக்கு குறைவு கிடையாது. பாக்கி இருக்கக்கூடிய உத்தியோகஸ்தர்கள்தான் நமக்கு குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் வேண்டிய பயிற்சியை முதலிலேயே கொடுப்பதற்கு இப்பொழுது ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுவருகிறது.

SRI S. LAZAR : இந்த ஆண்டு துவக்குவதற்கு ஸி.டி. பிளாக்குகள், என்.ஈ.எஸ். பிளாக்குகள் ஜில்லா பிளானிங் போர்டு அனுப்பியிருக்கக்கூடிய ' பிரையாரிடி லிஸ்டு ' பிரகாரம் ஒதுக்கப்படுகிறதா ? அல்லது வேறு அடிப்படையில் ஒதுக்கப்படுகிறதா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அதுபற்றி தனிக் கேள்வி கேட்கவேண்டும்.

SRI K. VINAYAKAM : Various benefits accrue to the people on account of the National Extension Service and the Community Development projects in the mofussal whereas they are not available to the people in the City of Madras. For instance, in the outskirts of the City like Kodambakkam, Saidapet and Guindy, there is no such thing. What is the alternative scheme which the Government propose to undertake—apart from the work done by the Corporation of Madras and the City Improvement Trust—to solve the problem of underground drainage, water-supply, etc., in those areas?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not think, with all the benefits that accrue to the rural population under the Community Development and National Extension Service programmes, they would reach the standard of the urban areas, particularly, Madras City. So, there is no point in comparing what is done in rural areas and what we are doing in urban areas

SRI M. C. MUTHUKUMARASWAMY : சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டம், தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டம் ஆகிய இரண்டு பகுதிகளிலும் இன்று வரையில் பணியாற்றி வரும் பி.டி. ஓக்களில் எத்தனை பேர்கள் பிற்பட்ட வகுப்பினரைச் சேர்ந்தவர்கள். எத்தனை பேர்கள் ஹரிஜன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர் தனி கேள்வி கேட்கவேண்டும். அங்கத்தினர் இப்பொழுது கேட்ட கேள்விக்கும் மூல கேள்விக்கும் சம்பந்தம் கிடையாது.

SRI A. VEDARATHNAM ; பலவந்தராய் கமிட்டி ரிப்போர்ட்டின்பேரில் அரசாங்கம் முடிவுக்கு வருவதற்கு எவ்வளவு காலம் ஆகும் ? அதற்கிடையில் இப்பொழுது மார்ச்சுமீ 31உயோடு சில பிளாக்குகள் முடிவு அடைகின்றன. அவைகளில் தொடர்ந்து வேலை நடத்தப்படுமா என்பதை தயவுசெய்து அறிவிக்குமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

27th March 1958]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: நான் அதற்கு உடனடியாக பதில் சொல்லுவதற்கு இல்லை. இந்த பிளாக்குளில் வேலைகள் தொடர்ந்து நடக்குமா என்பது பலவந்தராய் கமிட்டியின் சிபார்சுகளின் பேரில் எடுக்கக் கூடிய முடிவை பொறுத்திருக்கிறது. அதுபற்றி இப்பொழுது ராஜ்ய அரசாங் கங்களின் அபிப்பிராயங்களை கேட்டிருக்கிறார்கள். எல்லா ராஜ்யங்களும் தங்களுடைய அபிப்பிராயங்களை அனுப்பியிருக்கின்றன. அடுத்த தேசீய அபிவிருத்தி கவுன்சில் கூட்டத்தில் இதுபற்றி ஒரு முடிவு எடுக்கப்படலாம் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். அடுத்த கூட்டம் ஏப்ரல் அல்லது மே மாதத்தில் நடக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

SRI A. GOVINDASAMY : மேஜைமீது வைத்திருக்கும் அறிக்கையில் சிதம்பரம் தாலூகா முதலில் கம்யூனிடி டெவலப்மெண்டு பிளாக்காக எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டுமென்று திட்டமிடப்பட்டு, பிறகு என்.ஈ.எஸ். பிளாக்காக ரிவெர்ட் செய்யப்பட்டது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் அதை நேரடியாக் கம்யூனிடி டெவலப்மெண்டு பிளாக்காக எடுத்துக் கொள்ளாமல் என்.ஈ.எஸ். பிளாக்காக ரிவெர்ட் செய்யவேண்டும் ?

MR. SPEAKER : How does it arise from the main question? The main question is about the number of blocks. How can the hon. Member ask for reasons for fixing priorities? I rule it out of order.

SRI A. GOVINDASAMY : There is a note.

SRI K. PERIANNAN : தேசீய விஸ்தரிப்பு திட்டத்தின் கீழ் ஜில்லா போர்டு மான்யத்தை எதிர்பார்த்து அநேக வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, அந்த மான்யத் தொகை கிடைக்காததால் அநேக வேலைகள் நிறுத்தப் பட்டிருக்கின்றன என்பது அரசாங்கத்திற்கு தெரியுமா ?

MR. SPEAKER : அது இந்தக் கேள்வியிலிருந்து எழவில்லை.

Elementary Schools

* 423 *Q.*—SRI M. JAGANNATHAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) the number of Harijan pupils in elementary schools under private managements in 1956–57; and

(*b*) the amount given to these managements as compensation for the loss of fee income for Harijan pupils who were gvien full fee concession in that year?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) 146,201.

(*b*) Rs. 1,14,028, Sir.

SRI M. JAGANNATHAN : In the matter of grant of full fee-concession to Harijan children studying in elementary schools under private management, may I know whether the Government insist on any income limit in respect of the parents of the Harijan children?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : As far as Harijans are concerned, we take some sort of declaration. It has got to be given but it is invariably accepted, whatever be the nature of the declaration about income.

SRI P. G. MANICKAM : தனியார் நிர்வாகத்தின் கீழ் எத்தனை ஆரம்பப் பள்ளிக்கூடங்கள் இருக்கின்றன ?

[27th March 1958

MR. SPEAKER : இந்தக் கேள்விக்கும் மூலக் கேள்விக்கும் சம்பந்த மில்லை. நீங்கள் தனிக் கேள்வி போடவேண்டும்.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, is the Hon. Minister aware of the fact that no income certificate is insisted upon for Harijan students from the elementary school up to the college level at all stages and that even if the parents earn more, on the declaration of the parents, the students are automatically made eligible for the concession?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : According to rules, there is an income limit beyond which even Harijans are not eligible for the relief. But the declaration of the parent is automatically taken as the proof for the 'below income level'. But as already pointed out by the hon. Member, for almost all the students except perhaps the sons of highly placed officials, the relief is given automatically.

SRI K. PONNIAN : ஒரு ஹரிஜன குடும்பத்தில் 4, 5 குழந்தைகள் இருந்தாலும் அந்தக் குடும்பத் தலைவருக்கு வருஷ வருமானம் 1,200 ரூபாய்க்கு மேற்பட்டதாக இருந்தால் அந்தக் குழந்தைகள் எல்லோருக்குமே அரைச் சம்பளம் கட்டவேண்டுமென்று ஹைஸ்கூல்கள் நிர்வாகஸ்தர்கள் சொல்லுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் உள்ளவர்களின் குழந்தை களுக்கு முழுச் சம்பளச் சலுகை அளிக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

MR. SPEAKER ; கனம் மந்திரி பதிலளிக்கவில்லை.

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI : ஹரிஜனக் குழந்தைகளின் பெற்றோர்கள் மாதம் நூறு ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் பெற்றால் அந்தக் குழந்தைகள் சம்பளம் கொடுக்கவேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறதா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : ஒரு குறிப்பிட்ட வரம்பிற்குட் பட்ட வருமானம் பெறுபவர்களின் குழந்தைகளுக்குத்தான் சலுகை அளிக் கப்படுகிறது என்றுதான் முன்பே சொன்னேன். ஆனால், எனக்குத் தெரிந்த வரையில் எல்லாக் குழந்தைகளும் இந்தச் சலுகையைப் பெற்று வருகிறார்கள்.

SRI K. B. S. MANI : இந்த ராஜ்யத்தில் தனியார் துறை ஆரம்பப்பள்ளி கள் ஆங்காங்கே கிராமங்களில்தான் நடத்தப்படுகின்றன. கிராமங்களிலுள்ள இந்த ஆரம்பப் பள்ளிகளில் ஹரிஜனப் பிள்ளைகள் போதுமான அளவு சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவதில்லை என்பதும், சேர்த்துக்கொள்ளப்படும் ஹரிஜனப் பிள்ளைகளும் தனியாக உட்கார வைக்கப்படுகிறார்கள் என்பதும் அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா ? அரசாங்கத்திற்குத் தெரிந்திருந்தால், இந்த வழக்கத்தைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் கடுமையாக நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: தனியார் நகரங்களிலும் கிராமங் களிலும் ஆரம்பப்பள்ளிகளை நடத்துகிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் குறிப் பிடும் வழக்கம் இப்போது போய்விட்டது என்று நினைக்கிறேன். ஏதாவது ஒன்றிரண்டு இடங்களில் அத்தி பூத்தாற்போல் இந்த வழக்கம் இருக்குமோ என்னமோ தெரியாது. அந்த மாதிரியான வழக்கம் இருந்தால் அதை சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்கும்.

SRI M. JAGANNATHAN : Sir, as far as my knowledge goes—and I think it goes very far—the income limit is put at Rs 1,200. In respect of some Harijan parents whose children are studying in elementary schools under private management, and that works as a hardship upon those poor families. Will the Government consider the desirability of raising this income limit from Rs. 1,200 or completely wipe it off?

27th March 1958]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: M.L.A.'s are given Rs. 150. Therefore this concession is withdrawn. Perhaps, the knowledge of the hon. Member goes up to that. But I may assure the hon. Member that this income limit is merely for the purpose of rules. I find that most of the students are getting the concession. Perhaps there are some well-known rich persons to whom these concessions are not intended.

SRI A. GOVINDASAMY: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்னை. ஸ்ரீ ஜெகன்னாதன் கேட்ட கேள்வி பொதுவான கேள்வி. இந்த சபை அங்கத்தினர்களைப் பொறுத்து அந்தக் கேள்வி போடப்பட்டது போல் நினைத்து கனம் மந்திரி பதில்சொல்வது சரியில்லை அல்லவா ?

MR. SPEAKER: கனம் மந்திரி அளித்த பதில்கூட பொதுவான பதில்தான்.

SRI A. VEDARATHNAM: மூலக் கேள்வியின் (பி) பிரிவின் நஷ்டஈடு தொகையைப்பற்றிக் கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. நஷ்டஈடு தொகை சம்பந்தமாக, சில ஊழல்களும் தவறுகளும் நடப்பதாக, டாக்டர் அழகப்ப செட்டியார் ஆரம்பக்கல்வி விசாரணைக் கமிட்டியினர் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்களே ; அது சம்பந்தமாக அரசாங்கம் ஏதாவது பரிசீலனை செய்ததா ? அதன்பேரில் அரசாங்கம் என்ன முடிவிற்கு வந்திருக்கிறது ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: அது பரிசீலிக்கப்பட்டது. எந்த அடிப்படையில் இந்த மானியம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்பது பற்றிய விதிகள் இப்போது பரிசீலனையில் இருக்கிறது. கூடிய சீக்கிரம் அந்த விதிகள் அமலுக்குவரும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

Fire relief

* 424 Q.—SRI S. LAZAR: Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(a) the amount spent towards fire relief in 1956-57; and

(b) the amount given as loans to the victims of fire?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: (a) & (b) The hon. Member has not specified the area for which he requires particulars. It is presumed that he wants the particulars for the entire State. If so, they are not readily available with the Government. They have to be obtained from the several districts.

SRI S. LAZAR: At least if the Hon. Minister has got particulars with respect to the various districts, may I know that information, Sir? Again what is the maximum amount given as loans towards fire relief?

MR. SPEAKER: The answer is clear. The Hon. Minister says that he does not have the information. The hon. Member has not specified the area. He has no material also. The hon. Member will have to put a separate question specifying the area and the period.

SRI S. LAZAR: Sir, I understood from the Hon. Minister that he has particulars with respect to the districts.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: I have no particulars about the districts.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : On a point of order, Sir. This question has been given more than a month ago. After all, the particulars can be had from the Collector of each district. But the Government have taken such a long time. These are very important particulars which the hon. Members want to get. This is not the only instance where the Government have taken such a long time. There are several instances in which the Hon. Ministers are reluctant to give information.

MR. SPEAKER : The hon. Member must realise that the Chair has no power to compel the Hon. Minister to give an answer within any time limit. The only thing I can do is that, if a question is not answered, I can place it before the House. The hon. Member has appropriate remedy if he is not satisfied with the answer given by the Hon. Minister.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Let me make the position clear, Sir. The Government are not interested in suppressing information. They are not able to give particulars for the year 1956–57. Hon. Members must also look at it from an objective point of view. With reference to the entire State, collection of particulars such as how many fire accidents took place, what were the reliefs given, etc., involves a good deal of time and labour. I do not know why the Hon. Deputy Leader of the Opposition should be so much particular about this information.

Currency

* 425 *Q.*—SRI K. ANBAZHAGAN (on behalf of Sri S. B. Adityan) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to State whether any money has been received by the State Government as share in the profit in the issue of currency?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : All currency notes other than the one rupee notes are issued by the Reserve Bank of India against such assets as bullion and/or rupee securities issued by the Government of India including *ad hoc* treasury bills. The transactions under the head " Currency and Mint " include also the surplus in the profits of the Reserve Bank (about Rs. 20 crores per annum) payable to the Government of India by the Bank under Section 47 of the Reserve Bank of India Act, 1934. The subjects " currency, coinage and legal tender " and " Reserve Bank of India " are in the " Union List " in the Seventh Schedule to the Constitution of India. Hence the receipts under the head " Currency and Mint " will accrue to the Government of India, and the State Government cannot claim any share in them.

SRI K. ANBAZHAGAN : மத்திய அரசாங்கம் நோட்டு அடிப்பதால் இப்படிப்பட்ட நாணயம் அச்சிடும் முறைகளைக் கையாள்வதால் பலகோடிக் கணக்கான ரூபாய்க்கு நிதி நிலையைச் சரிசெய்கிறதே, அதில் மாநிலத்திற்கு என்று ஏதேனும் உரிய பங்கு உண்டா ? அப்படிப்பட்ட உரிய பங்கைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று மாநில அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்தை வற்புறுத்துமா ?

27th March 1958]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : உரிய பங்கு என்பது, நேரடியாக லாபத்தில் பங்கு என்றோ, நோட்டடிப்பதில் பங்கு என்றோ இருக்கமுடியாது. மத்திய சர்க்கார் அகில இந்திய ரீதியில் திட்டம் வகுத்து, அந்த அந்த ராஜ்ய திட்டச் செலவுகளுக்காக கடனாகவும் மானியமாகவும் ராஜ்யங்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கிறார்கள். நம் ராஜ்ய திட்டங்களுக்காக மத்திய சர்க்கார் மானியமாகவும் கடனாகவும் 18 கோடி ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளையெல்லாம் கணக்கிட்டால்தான் நம்முடைய பங்கு என்ன என்று தெரியும்.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : "மத்திய அரசாங்கம் வேறு, நம் அரசாங்கம் வேறு. மத்திய அரசாங்கத்திற்கும் நம் அரசாங்கத்திற்கும் எந்தவிதமான சம்பந்தமும் இல்லை. மத்திய அரசாங்கத்தினர் வெளி நாட்டார்" என்ற கருத்து மனதில் உறுதியாக வைத்துக்கொள்ளப் படுவதால்தான், இம்மாதிரியான கேள்விகள் எழுகின்றன. மத்திய அரசாங்கம் வேறு அல்ல, அது நமக்காகவே பாடுபடுகிறது. இந்த நாட்டுக்காகத்தான் அது பணம் உற்பத்திசெய்கிறது என்பதை நாம் எப்படி மறக்க முடியும் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is out of order. When the hon. Member becomes a Minister, he can give a reply.

SRI K. VINAYAKAM : On a point of order, Sir. From the Constitution of our country it is clear that currency is a subject which falls under the Union List. That being so, the State Government or even the State Assembly has no right to discuss any subject coming under the Union list. May I know, Sir, under what rule was this question admitted even in the initial stage?

MR. SPEAKER : Any hon. Member has a right to ask a question about any subject even though the Hon. Minister may not reply to that question. If the Hon. Minister does not reply it is not my fault.

SRI K. ANBAZHAGAN : மத்திய அரசாங்கத்தால் வெளியிடப்படுகிற இப்படிப்பட்ட கரன்ஸிகளில் முன்பு தமிழ் எழுத்துகளில் தொகை குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது இப்போது கைவிடப்பட்டுள்ளது. அதன் காரணத்தை அவர்களிடம் கேட்க முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is out of order.

SRI A. A. RASHEED : Has the Hon. Minister any statistics to show the amount of currency issued during the past two years?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Every week the information is published in the Reserve Bank Publication. If any hon. Member is interested in those figures, he may look into it.

Government Headquarters Hospital, Tiruchirappalli

* 426 Q.—SRI K. PERIANNAN : Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state whether the laundry machine installed in the Government Headquarters Hospital, Tiruchirappalli is functioning at present?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : Not yet, Sir. The construction and installation of the machine has just been completed and it will be put into operation immediately the required staff is employed.

[27th March 1958

Sri K. PERIANNAN : இதற்கு அரசாங்கத்திலிருந்து எவ்வளவு செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

The Hon. Sri M. A. MANICKAVELU : செலவு எவ்வளவு ஆயிற்று என்பதற்கு இப்போது தகவல் இல்லை. இப்போது அந்த மெஷின் வேலை செய்ய நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

Sri K. PONNIAN : இந்தமாதிரி சலவை இயந்திரம் ஒவ்வொரு ஜில்லா தலைநகர ஆஸ்பத்திரியிலும் வைக்கப்படுமா என்று அறியவிரும்பு கிறேன்.

Mr. SPEAKER : நீங்கள் தனிக் கேள்வி போடுங்கள். இது திருச்சிராப்பள்ளியைப் பற்றியதுதான்.

* 427 *Q.*—Sri S. LAZAR : Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state whether there is any proposal to increase the number of beds in the Headquarters Hospital at Tiruchirappalli?

The Hon. Sri M. A. MANICKAVELU : No, Sir.

Sri S. LAZAR : இப்போது இருக்கக்கூடிய பெட் எண்ணிக்கை என்ன? அதை அதிகரிக்கவேண்டும் என்பதாக அதிகாரிகளிடமிருந்து ஏதாவது கோரிக்கைகள் வந்திருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

The Hon. Sri M. A. MANICKAVELU : பெட் எண்ணிக்கை போன வருஷம்தான் 275-ல் இருந்து 360 ஆக அங்கே உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் அநேக ஆஸ்பத்திரிகளில் இந்த அளவுக்குக் கூட அதிகப்படுத்தப் படவில்லை. ஆகவே இது விஷயம் அவ்வப்போது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

Sri S. LAZAR : இருக்கக்கூடிய பெட் எண்ணிக்கைக்கு மூன்று மடங்கு அதிகமாக அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? ஆகவே இதைத் தடுக்க என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது?

The Hon. Sri M. A. MANICKAVELU : மூன்று மடங்கு என்று சொல்வதை நான் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. $1\frac{1}{2}$ மடங்கு, 2 மடங்கு இருக்கலாம்.

Teachers

* 428 *Q.*—Sri N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the teachers who have passed secondary grade examination by appearing privately have been given secondary grade pay?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : Teachers who have passed secondary grade examination by appearing privately are eligible for secondary grade pay if they are appointed in aided schools. They are eligible for secondary grade pay under other managements only if they are employed in sanctioned secondary grade posts.

Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948

* 429 *Q.*—Sri A. R. MARIMUTHU : கனம் ரெவினியு அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து பதிலளிப்பாரா—

(அ) சென்னை எஸ்டேட்டுகளை (ஒழிப்பதையும் ரயத்துவாரியாக மாற்று வதையும்) பற்றிய 1948-ம் வருஷத்திய சட்டப்படி அரசாங்கத்தாரால் இது வரையில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட கிராமங்களில் செட்டில்மெண்ட் விசாரணை முடிந்த கிரமங்கள் எத்தனை?

(ஆ) பாக்கி கிராமங்கள் எத்தனை?

27th March 1958]

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : (*a*) Number of estates taken over under the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act :—

Zamin estates—1,015.

Undertenure estates—931.

Inam estates—2,782.

(*b*) Number of estates in which ryotwari settlement has been introduced or is proposed to be introduced in the current fasli :—

—	Fasli 1365.	Fasli 1366.	Fasli 1367.
(1)	(2)	(3)	(4)
Zamin estates	..	28	120
Undertenure estates	9	44	316
Inam estates	—	128	507

SRI A. R. MARIMUTHU : இந்தச் சட்டத்தை அமுலாக்குவதில் நீண்ட கால தாமதம் ஆவதனால் கிராமங்களிலுள்ள விவசாயிகளுக்கு மிகுந்த கஷ்டம் ஏற்படுவதால் உடனடியாக செட்டில்மெண்டு முடிப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அதற்கு சர்வே போர்டு நியமித்து கூடுமானவரையில் எவ்வளவு வேகமாகச் செய்யமுடியுமோ அவ்வளவு வேகமாகச் செய்கிறோம்.

SRI S. LAZAR : இது 1948-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டம், ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஒரு செட்டில்மெண்டுதான் எடுக்கப்படுகிறது. அந்த அந்த ஆண்டிலேயே செட்டில்மெண்டு முடிவாக ஏற்பாடு செய்யமுடியுமா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இப்போது அநேகமாக எல்லா எஸ்டேட்டுகளும் எடுக்கப்பட்டாய்விட்டன. ஒன்றிரண்டு கோர்ட்டில் விவகாரம் இருக்கலாம், சர்வே பார்ட்டி ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். கூடிய சீக்கிரம் முடிந்துவிடும்.

SRI T. SAMPATH : Have the Government any proposal to abolish the estates coming under the 1936 Amendment Act?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : The question relates to the estates taken over. The hon. Member's question relates to the ones to be taken over. That is under consideration.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : இந்த மாநிலத்தில் ஜமீன், இனாமாக இருப்பதை ரயத்துகளாக மாற்றப்படுவதால் சிக்கல் ஏற்படுமாதலால் சிறிது காலதாமதம் அவசியம் ஏற்படும்போது அதை முன் போலவே வைக்க சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : எதற்காக அப்படிச் செய்ய வேண்டும் என்பதற்குத் தக்க காரணம் சென்றால் அப்போது அது பரிசீலிக்கப்படும்.

Election

* 430 *Q.*—SRI S. A. M. ANNAMALAI ODAYAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) the rate of travelling allowance and daily allowance paid to teachers and non-Gazetted Officers whose services are utilised for work connected with elections ; and

(*b*) the reasons for fixing different rates of daily allowance and travelling allowance for teachers and non-Gazetted Officers who are engaged in the same kind of work?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) & (*b*) A statement[a] containing the information is placed on the Table of the House.

Dispensaries

*431 *Q.*—SRI P. G. MANICKAM : கனம் வெவினியு அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து பதிலளிப்பாரா—

இம் மாகாணத்திலே அடியிற்கண்ட இனங்களிலே, இப்போது எத்தனை டிஸ்பென்ஸரிகள் இருக்கின்றன ?

(1) கவர்மெண்ட் உதவிபெற்று நடத்தப்படும் டிஸ்பெனஸரிகள்.

(2) ஸ்தல-ஸ்தாபன நிர்வாகத்தின் மூலம் நடத்தப்படும் டிஸ் பென்ஸரிகள் ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : (i) 276.
(ii) 710

SRI P. G. MANICKAM : கவர்ன்மெண்டு உதவிபெற்று நடத்தப்படும் டிஸ்பென்சரிகளுக்கு எந்த நோக்கத்தைக்கொண்டு உதவி அளிக்கப்படு கிறது ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : சில டிஸ்பென்சரிகளுக்கு வைத்தியர் சம்பளம் அரசாங்கத்தால் கொடுக்கப்படுகிறது. சில டிஸ் பென்சரிகளுக்கு ஸ்தல ஸ்தாபனங்களால் வைத்தியர் சம்பளம், மருந்து முதலியன எல்லாமே கொடுக்கப்படுகிறது.

SRI A. A. RASHEED : Do the dispensaries run by the local bodies get any subsidy or grant from the Government?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : Yes, Sir. They get a subsidy for the Medical Officer. The pay of the Medical Officer is borne by the Government.

SRI K. PONNIAN : சில தனிப்பட்ட டிஸ்பென்சரிகளில் ஹோமியோபதி டாக்டர்கள் அலபதி மெடிசினைக் கையாள்கிறார்கள். சர்க்கார் இதைத் தடுக்க தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளுமா என்று கேட்கிறேன்.

THE HON SRI M. A. MANICKAVELU : ஹோமியோபதி முறை வேறு. அது இந்த ராஜ்யத்தில் இன்னும் அங்கீகரிக்கப்படவில்லையென்று நினைக் கிறேன்.

SRI A. GOVINDASAMY : ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள் நடத்துகிற ஆஸ்பத்திரி களை சர்க்காரே எடுத்து நடத்துவதற்கு ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : அதற்கு வேறு திட்டம் இல்லை. பணம் அதிகரித்தால் செய்யலாம்.

---

[a] Printed as Appendix II on page 95 infra.

27th March 1958]

SRI K. VINAYAKAM : Whereas the local bodies get financial aid for the dispensaries run by them, it is denied to the Corporation of Madras even though a request was made by the authorities of the Corporation. Will the Government think of the possibility of going to their succour especially in view of their slender finances?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : The Corporation gets benefits from the Government in so many other ways.

SRI P. G. MANICKAM : ஜில்லா போர்டு மூலம் நடத்தப்படும் ஒருசில ஆஸ்பத்திரிகளில் மருந்து போதுமான அளவில் இல்லாத காரணத்தால் அங்கு ஏழை மக்களுக்குச் சரியான உபகாரம் கிடைப்பது இல்லை. ஆகையால் அவைகளுக்கு கவர்ன்மெண்டு உதவி செய்வதன் மூலம் அந்த ஆஸ்பத்திரிகளில் அதிக மருந்துகள் வாங்கிவைத்துக்கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: மருந்து சப்ளை செய்கிற விஷயம் ஸ்தல ஸ்தாபனத்தைப் பொறுத்தது. அதில் கவர்ன்மெண்டு தலையிடுவதற்கில்லை.

SRI M. P. PERIASAMI : ஜில்லா போர்டின் கீழ் உள்ள டாக்டர்களுக்கு சம்பளம் மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் அங்கு டாக்டர்கள் வர மறுக்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு, சர்க்கார் டாக்டர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் சம்பளம் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வருமா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இதற்கெல்லாம் பணம் ஏராளமாகவேண்டும். அங்கத்தினர் அவர்கள் பணம் அதிகம் கிடைக்க வழி சொன்னால் அதைப் பற்றி கவனிக்கலாம்.

Basic Trainees

* 432 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) the stipend given by the Government to Basic trainees;

(*b*) whether this stipend is given to Basic trainees in the Kanyakumari district; and

(*c*) if not, the reasons therefor?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) Rs. 18 per mensem.

(*b*) Orders have since been issued sanctioning the stipend to basic trainees in Kanyakumari district also.

(*c*) Does not arise.

SRI T. T. DANIEL : May I know from the Hon. Minister whether these Basic trainees in the Kanyakumari district will be paid stipend for the entire training period or from the date of the order only?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : My impression is, it is from the date of the order. I do not have the exact information here.

[27th March 1958

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : When the other trainees are paid stipend for the entire training period, why should it be denied to the Kanyakumari trainees alone?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : They were functioning under a different system altogether. It is only slowly we are bringing them under the administrative set-up of the Madras State. So, as and when the Kanyakumari areas switched over to the administrative set-up of the Madras State, they get advantages of this administrative set-up.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : May I know whether in the other administrative set-up they were receiving stipend before the reorganization of States?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Whatever was available to them was made available till the changes were made and when the changes are made they are given stipend on the basis of what is being given here.

Pattukottai taluk

* 433 *Q.*—A. R. MARIMUTHU : Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(*a*) whether the Government have received any representations from the people and the Panchayat Board of the Alathur village of Pattukottai taluk, Tanjore district, recently, that the Vadukan Kuthagai village of Orthanad taluk within the limits of the above Panchayat Board should be merged in Pattukottai taluk; and

(*b*) if so, the action taken thereon?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : (*a*) Yes, Sir. A representation to this effect was received in April 1956.

(*b*) The Government examined the matter in consultation with the Collector of Tanjore and the Board of Revenue. They considered that no change in the existing jurisdiction of Pattukottai and Orthanad taluks was called for.

SRI A. R. MARIMUTHU : உரத்தநாடு தாலூகா இப்பொழுது பட்டுக்கோட்டைத் தாலூகாவிலிருந்து புதிதாகப் பிரிக்கப்பட்டது. இப்படி பிரிக்கும் போது பட்டுக்கோட்டைக்கு மூன்று நான்கு மைல் சுற்றளவில் உள்ள இடங்களை உரத்தநாடு தாலூகாவோடு சேர்க்கப்பட்டிருப்பதால் பல கிராமங்களுக்கும் சிரமம் இருக்கிறது. ஆகவே அதை கவனித்து அந்த கிராமங்கள் எந்தெந்த தாலூகாவோடு இருந்தால் மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும் என்று அம்மக்கள் நினைக்கிறார்களோ அப்படிச் செய்ய அரசாங்கம் யோசிக்குமா ?

THE HON.SRI.M.A. MANICKAVELU: இப்படி கிராமங்களைப் பிரிப்பதில் கொஞ்சம் சிரமம் இருக்கிறது. எல்லோரையும் திருப்திப்படுத்த முடியாது. சிலருக்கு பாதகமாகவும் இருக்கலாம். ஆனால் அரசாங்கம் எது மக்களுக்கு கூடுதல் சௌகரியமாக இருக்கிறதோ, எது மிகக் குறைவாக பாதகம் விளைவிக்கிறதோ என்று பார்த்து கலெக்டரும், ரெவின்யூ போர்டாரும் அது சரியென்று ஒத்துக்கொண்டதற்குப் பிற்பாடுதான் அதைச்செய்கிறது.

MR. SPEAKER : கேள்விகள் 434-ம், 435-ம் பாலிடெக்னிக்கைப் பற்றியதாக இருப்பதால் அவை இரண்டையும் ஒன்றாக எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

Polytechnics

* 434 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the number of Polytechnics proposed to be opened during the Second Five-Year Plan period, district-war?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The following four polytechnics are proposed to be opened during the Second Five-Year Plan period in addition to the two opened at Avadi (Madras) and at Pollachi (Coimbatore) in 1957–58 :—

1. Tanjore district—1.
2. Salem district—1.
3. Ramnad district—1.
4. Tirunelveli district—1.

* 435 *Q.*—SRI A. VEDARATHNAM : கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து பதிலளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை ஜில்லாவில் பாலிடெக்னிக் ஆரம்பிக்கும் விஷயமாக தனி நபரிடமிருந்து விண்ணப்பம் ஏதேனும் வந்திருக்கிறதா ?

(ஆ) அப்படியானால் அதன் விவரமென்ன ?

(இ) தனி நபர்கள் ஆரம்பிக்கும் பாலிடெக்னிக்குகளுக்கு அரசாங்கத் திடமிருந்து என்ன உதவி கிடைக்கும் ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) & (*b*) Yes, Sir. A proposal for starting a Polytechnic at Tanjore has been received from Sri K. M. Desigar, M.L.C. It is under the consideration of the Government. The Government of India's formal sanction is awaited in the matter.

(*c*) The following quantum of financial assistance is extended to private Polytechnic by the State Government :—

Non-Recurring : 25 per cent of the expenditure.

Recurring : 50 per cent of the approved recurring net expenditure arrived at after deducting the tuition fees and any other net income derived in working the institute and the grant given by the Government of India.

The Government of India will share 50 per cent of the non-recurring and 50 per cent of the total recurring expenditure till the end of Second Five-Year Plan period.

SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. Minister be pleased to state the nature of the financial assistance which is given by the Central Government to our State Government in opening Polytechnics and also the principles that are generally adopted by the Government in opening such polytechnics. Also if any private people come forward to open polytechnics in that area, will they be allowed or encouraged to open such Polytechnics?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I have already stated that the Government of India will share 50 per cent of the non-recurring and 50 per cent of the total recurring expenditure till the end of the

[27th March 1958

Second Five-Year Plan period. That is the basis on which assistance is given. The opening of new polytechnics is based on the regional requirements.

SRI A. MARIAPPAN : சேலத்தில் ஆரம்பிக்கயிருக்கும் பாலிடெக்னிக் எந்த நிலைமையில் இருக்கிறது என்று தெரிவிப்பார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அதை, கரிமுத்து தியாகராஜன் அவர்கள் ஆரம்பிக்க முன் வந்திருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அவர்கள் கொடுத்திருக்கக் கூடிய திட்டத்தில் சில மாறுதல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். பதில் வரவில்லை. பதில் வந்தவுடன் அதை மத்திய சர்க்காருக்கு அனுப்பி அவர்களுடைய முடிவை எதிர் பார்த்து ஏற்பாடு செய்யலாம்.

SRI A. VEDARATHNAM : ஒரு பாலிடெக்னிக் ஏற்படுத்த மொத்தச் செலவு என்னுகிறது ? இதில் தேசிகர் அவர்கள் எவ்வளவு கொடுக்க ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் ? இங்கு என்னென்ன தொழில்களில் பயிற்சி அளிக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : ஒரு பாலிடெக்னிக் ஏற்படுத்த 15 லட்சம் ரூபாய் காப்பிடல் எக்ஸ்பென்டிச்சரும், 1,80,000 ரூபாய் ஒவ்வொரு வருஷமும் செலவாகும். தேசிகர் அவர்கள் என்னென்ன கொடுக்க முன் வந்திருக்கிறார்கள் என்ற விவரம் என்னிடம் இல்லை.

SRI T. KARIA GOUNDER : வட ஆற்காடு ஜில்லாவில இம்மாதிரி ஒரு பள்ளிக்கூடம் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று ஏதாவது மனு வந்திருக்கிறதா ?

MR. SPEAKER : ஒவ்வொரு ஜில்லாவைப் பற்றியும் கேட்டால் எப்படி முடியும்.

SRI S. LAZAR : இப்பொழுது இந்த இடங்களில் எந்தெந்த இடத்தில் தனியார் துறையில் ஆரம்பிக்க இருக்கிறது. எங்கெங்கு சர்க்கார் துறையில் ஆரம்பிக்கயிருக்கிறது.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இப்பொழுது புதிதாக ஆரம்பிப்பதெல்லாம் தனியார் துறையில்தான் ஆரம்பிக்கயிருக்கிறது.

SRI M. D. THIAGARAJA PILLAI : தஞ்சாவூரில் பாலிடெக்னிக் ஆரம்பிக்கும் விஷயமாக தேசிகர் அவர்கள் சென்ற ஆண்டிலேயே பணம் கொடுக்கத் தயார் என்று தெரிவித்திருப்பதால் தாமதம் ஏற்படக் காரணமென்ன ? சீக்கிரம் ஏற்பாடு செய்ய சர்க்கார் முன்வருமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அங்கத்தினர் அவர்கள் பத்திரிகையில் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஒவ்வொரு வருஷமும் எந்தெந்தப் பகுதியில் எவ்வளவு பாலிடெக்னிக் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்பதை ஆல் இந்தியா கௌன்ஸில் ஆப் டெக்னிக்கல் எட்யூகேஷன் முடிவு செய்ய வேண்டிய விஷயம். அடுத்த வருஷத்தில் நம் ராஜ்யத்தில் இரண்டு பாலிடெக்கினிஸ் ஆரம்பிக்க அனுமதி கொடுக்க தீர்மானித்திருக்கிறார்கள். அதை யனுசரித்து எந்தெந்த இடங்களில் இது இரண்டையும் ஆரம்பிக்கவேண்டுமென்று முடிவு செய்யவேண்டும்.

SRI M. SELVARAJ : நெய்வேலியில் பாலிடெக்னிக் ஆரம்பிக்க சர்க்காருக்கு உத்தேசமுண்டா ?

MR. SPEAKER : ஒவ்வொரு ஜில்லாவைப்பற்றியும் கேட்கக்கூடாது.

SRI V. SUBBIAH : இந்தமாதிரி பாலிடெக்னிக்கள் ஆரம்பிக்கும் போது அந்த இடங்களில் தொழிற்சாலைகள், பாக்டரிகள் இருக்கும் அல்லது முக்கிய வியாபார ஸ்தலமாக உள்ள நகரங்களைத் தேர்ந்தெடுக்கிறார்களா ? பொதுவான நோக்கம் ஏதாவது உண்டா ?

27th March 1958]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அம்மாதிரி ஒருவாறு சில கைத்தொழில்களாவது இருக்கக்கூடிய இடங்களை எடுத்தால்தான் அது நன்கு இயங்க முடியும். ஆகவே, அதுவும் மனதில் வைத்துக்கொள்ளப் படும்.

Women's College

* 436 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any proposal to open a college for women in the Kanyakumari district?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : No, Sir.

SRI T. T. DANIEL : In view of the fact that many of the girl students pass the E.S.L.C. Examination when they are hardly 15 years and in view of the fact that many parents do not desire to send their daughters to a men's college, will the Government be pleased to consider the desirability of extending financial assistance to any private institution which may be coming forward to open a women's college?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The opening of a new college has got to be sanctioned by the University first and then alone the question of financial assistance by the Government arises. So, I would request the hon. Member to approach the University and if they give sanction for the opening of a new college, then the parties concerned may approach the Government for financial assistance.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[*Note.*—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE UNDER RULE 40 OF THE ASSEMBLY RULES *RE* REDUCTION OF PAY SCALES OF SECONDARY TEACHERS IN ELEMENTARY SCHOOLS.

MR. SPEAKER : அன்பழகன் அவர்கள் 40-வது ரூல் பிரகாரம் அமைச்சர் அவர்களை ஒரு கேள்வி கேட்டிருக்கிறார். அன்பழகன் அவர்கள் அதைக் கேட்கலாம்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: அதைப்பற்றிய முழு விவரங்களும் இந்த ஷார்ட் நோட்டீஸ் கொஸ்டினில் கொடுத்தாகிவிட்டது. ஆகவே இது அவசியமில்லை என்று நான் நினைக்கிறேன். 9-20 a.m.

MR. SPEAKER : I suppose it is acceptable to the hon. Member.

SRI K. ANBAZHAGAN : அவைத்தலைவர் அவர்களே, இந்த அவசரக் கேள்விக்கு கொடுத்த பதிலிலிருந்து இப்போதுள்ள நிலைமை என்ன என்று தெரிந்துவிட்டது என்று சொன்னாலும் இதனால் ஏற்பட்ட விளைவுகளைப்பற்றி விளக்குவதற்காக கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த அவசர கருத்தின் மீது இரண்டு நிமிட நேரத்திற்குள் அதைப்பற்றி தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். உண்மையாகவே மிக குறைந்த சம்பளம் வாங்கிக் கொண்டிருக்கின்ற ஆசிரியர்களின் சம்பளத்தை குறைப்பது என்று வருகிற பொழுது அவர்களுடைய நிலை என்ன என்பதை நாம் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். ரூ. 42–2–85 என்று செக்ண்டரி கிரேட் ஆசிரியர்களுக்கு என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தும் தனிப்பட்ட பள்ளிகளில் இருக்கும் செகண்டரி ஸ்கூல் ஆசிரியர்களுக்கு 40–1–48 என்று உத்தரவு பிறப்பித்து இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக இருக்கக்கூடிய சம்பளத்தை கூட்டவேண்டும் என்று வேண்டுகோள் இருக்கின்ற நேரத்தில் திடீரென்று இவ்விதம் உத்தரவு பிறப்பிப்பது என்பது—தேள் ஒருதரம் கொட்டினாலும் கொட்டினதற்கு சமம் என்பதை நாம் உணர்ந்திருக்கவேண்டும். இந்த உத்தரவைப்பற்றி

கல்வி இலாகாவில் பரிசீலித்து கொண்டிருக்கும் நேரத்தில், அங்கங்கே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள் உத்தரவுகளை பிறப்பித்து கழிந்த மூன்று ஆண்டுகளாக வாங்கின கூடுதல் சம்பளத்தையும் திருப்பி கட்டவேண்டும் என்று உத்தரவு போடும்பொழுது மிகவும் வேதனை ஏற்படுகிறது. இம்மாதிரி பரிசீலனையில் இருக்கும் உத்தரவுகளை அரசாங்கத்தின் அனுமதியில்லாமல் பிறப்பிக்கக்கூடாது என்று அமைச்சர் அவர்களையும், அரசாங்கத்தையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுடைய குறைகள் எவ்வளவோ இருக்கின்ற இந்த நேரத்தில் இம்மாதிரியான உத்தரவுகளை தனியார்கள் பிறப்பிக்கக் கூடாது என்பதை வலியுறுத்தவேண்டும் என்பதை அரசாங்கத்தின், முக்கியமாக அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்பு கிறேன்.

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இதைப்பற்றி எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கைகளைப்பற்றி நான் கேள்விக்கு பதில் அளித்தபோதும் குறிப்பிட்டேன். அதை கூடுதலாக விளக்க விரும்பு கிறேன். அரசாங்க பள்ளிகளிலும் ஸ்தல-ஸ்தாபனங்கள் நடத்தக்கூடிய பள்ளிகளிலும் லோயர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களில் செகண்டரி பயிற்சி பெற்ற ஆசிரியர்களை நியமிப்பது இருந்துகொண்டிருக்கிறது என்றாலும் சர்க்காருடைய அனுமதியைப் பெற்றுத்தான் இவ்விதம் நியமிக்கவேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆகவே சர்க்காரும் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களும் நடத்தக் கூடிய பள்ளிக்கூடங்களில் ஸாங்ஷண்டு போஸ்டுக்கு செகண்டரி கிரேட் ஆசிரியர்களுக்கு 45–2–85 என்றுள்ள சம்பளத்தை கொடுக்கலாம் என்று உத்தரவு போட்டோம். இந்த ஸாங்ஷண்டு போஸ்டு விஷயத்தில் அதை பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கும் நேரத்தில் இந்த விஷயத்தைப்பற்றி காரியதரிசி அளவுக்கு வாராமலே ஸாங்ஷண்டு போஸ்டு தனியார் நடத்தும் பள்ளிக்கூடங்களில் ஹெட்மாஸ்டருக்குத்தான் இருக்கமுடியும் என்று மற்ற எல்லோருக்கும் இந்த முறை செல்லாது என்கின்ற அடிப்படையில் அவர் களாகவே நினைத்துக்கொண்டு வாங்கின கூடுதல் சம்பளத்தை திருப்பிக் கட்டவேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டுவிட்டார்கள். பின்னால் இந்த மாதிரி புகார் வந்த உடன் உடனடியாகவே இதைப்பற்றி அறிக்கை கேட்டு இம்மாதிரி சம்பளம் திருப்பி கொடுக்கவேண்டியதில்லை, தொடர்ந்து 42–2–85 என்கிற சம்பளத்தை கொடுத்துவரவேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறோம். ஆனால் லோயர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களில் செகண்டரி ஆசிரியர்களை நியமிப்பதால் அரசாங்கத்திற்கு கஷ்டங்கள் ஏற்படுகிறது. அதாவது சம்பள விகிதம் இவர்களுக்கு அதிகமாக இருப்பதால் சர்க்கார் அதிக கிராண்டை கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. மேலும் ஹையர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களுக்கு செகண்டரி கிரேட் ஆசிரியர்கள் அதிகமாக வேண்டியிருக்கிறார்கள். இவ்விதம் லோயர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களுக்கு செகண்டரி ஆசிரியர்களை நியமித்தால் ஹையர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களுக்கு இல்லாமல் போய்விடும். மேலும் ஹையர் எலிமெண்டரி ஸ்கூலில் பாஸ் பண்ணினவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. செகண்டரி ஆசிரியர்களை ஹையர் ஸ்கூலில் நியமித்துக் கொள்ளலாம் என்று ஏற்பட்டால் இவர்களுக்கு வேலை கிடைக்கக்கூடிய வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடும் : மேலும் தனியார் பள்ளிகளில் அதாவது லோயர் எலிமெண்டரி ஸ்கூல்களில் 1–4–58-க்கு பின்னால் ஆசிரியர்களை நியமிக்கும்பொழுது சர்க்காருடைய அனுமதி பெற்றுத்தான் நியமிக்கவேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறது. மேலும் 59–60-வது வருடத்திலிருந்து 5-வது வகுப்பிலேயிருந்து ஆங்கிலம் சொல்லிக்கொடுக்கவேண்டியிருப்பதால் குறைந்தது ஒரு செகண்டரி கிரேட் ஆசிரியர் இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இப்போது ஆங்காங்கு இருக்கிற அதிகாரிகளுக்கு வேண்டிய உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது இந்த தவறு ஏற்பட்டதற்கு நான் வருந்துகிறேன். நம்மை அறியாமலே சில சமயங்களில் இம்மாதிரிப்பட்ட தவறுகள் வந்துவிடுவது இயற்கையாக இருக்கிறது. இவ்விதம் ஏற்படாமல் இருப்பதற்கும் வேண்டிய முயற்சிகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

27th March 1958]

III. — GENERAL DISCUSSION ON THE DEMANDS FOR GRANTS FOR FURTHER EXPENDITURE IN THE YEAR 1957–58.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இந்த மிகுதி மான்ய கோரிக்கையைப்பற்றி எனது கருத்துக்களை தெரிவிப்பதற்காக நான் எழுந்து நிற்கிறேன். கிட்டத்தட்ட இருபது கோடி ரூபாய் அளவுக்கு அதிகப்படியாக மான்யம் கேட்பதற்கு இப்போது நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இந்த சபையின் முன்பு வந்திருக்கிறார்கள். ஸப்ளிமெண்டரி டிமாண்ட் வரவேண்டிய அவசியம் இருக்கும், இல்லையென்று சொல்லவில்லை. ஒரு முறை நவம்பரில் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அதிகமாக தேவைப்படக்கூடியதற்கு கொண்டு வரப்படுவதை நாம் ஆட்சேபிக்கவில்லை. ஸப்ளிமெண்டரி டிமாண்டின் நோக்கங்கள் என்னவாக இருக்கவேண்டும், எதிர்பாராமல் ஏற்படக்கூடிய செலவுகள், எந்த காரணத்தைக்கொண்டும் எதிர்பார்த்திருக்க முடியாது என்று சொல்லக்கூடிய செலவுகள்தான் இதில் சேர்க்கப்பட்டிருக்கவேண்டும். அந்த அடிப்படையை எடுத்துக்கொண்டு பார்ப்போமானால் இதில் குறிப்பிட்டிருக்கிற செலவுகள் எல்லாம் எதிர்பார்த்திருக்கமுடியாது என்று சொல்லமுடிகிறதில்லை. சில உதாரணங்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். உதாரணமாக போலீஸ் மான்யத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அதில் இப்போது 74 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக கேட்கிறார்கள். இதில் எதிர்பாராதவிதமாக கலவரம் நடந்தது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதை அரசாங்கம் எதிர்பார்த்திருக்க முடியாது என்று சொல்வதிற்கில்லை. ஆனால் பயர் ஸர்வீஸ்க்காகவேண்டி வண்டிகளை பழுது பார்ப்பதற்கும் இதில் எட்டு லட்சத்தி 55 ஆயிரத்தி 100 ரூபாய் கோரியிருக்கிறார்கள்.

"The construction of new vehicles in replacement of the condemned ones and purchase of spare parts and equipments for the maintenance of the Fire Services account for the additional requirements under this head."

Fire சர்வீஸ் வண்டிகளை பழுது பார்ப்பதும் சாமான்கள் வாங்குவதும் எதிர்பார்க்கமுடியாத விஷயமா என்று எனக்குப்புரியவில்லை. ஆரம்பத்திலே இவ்வளவு தேவை என்று மதிப்பிட்டிருந்தால் இவ்வளவு பெருந்தொகைக்கு மான்யம் கொண்டுவரவேண்டிய அவசியம் வந்திருக்காது. அதுபோல் இன்னும் சில உதாரணங்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இறிகேஷனிலும் சுமார் 32 லட்சம் ரூபாய் ஒரு ஐட்டத்திற்கு கேட்டிருக்கிறார்கள். இதை எதிர்பார்த்திருக்கமுடியாது என்று சொல்லமுடியாது. இதை வருஷ ஆரம்பத்திலே எதிர்பார்த்திருக்கவேண்டும். இதை ஏன் முன்கூட்டியே தெரிந்துகொள்ள முடியவில்லை என்று நமக்குத்தெரியவில்லை.

"The provision required is for completing the damaged works of minor irrigation tanks in charge of Revenue Department caused by the 1955 cyclone in Tanjore, Madurai and Ramanathapuram districts."

1955-ம் வருடம் ஏற்பட்ட புயலால் சேதம் அடைந்த குளங்களை செப்பனிடவேண்டும் என்பது சர்க்காருக்கு இருக்கக்கூடிய திட்டம். அதற்கு கேட்கவேண்டிய நிதியை கேட்பதற்கு இவ்வளவு காலதாமதம் ஆவானேன்? இதற்காக சப்ளிமெண்டரி டிமாண்ட் கொண்டு வரவேண்டியதின் அவசியம் என்ன ? இதில் ஏதோ குந்தகம் ஏற்பட்டிருக்கும் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். அடுத்ததாக ஸ்டேட் லெஜிஸ்லேச்சர், சட்டசபை சம்பந்தமான செலவுகள் அல்ல, பொது தேர்தல் சம்பந்தமான செலவு என்று 10 லட்சத்தி 4 ஆயிரத்தி 800 ரூபாய் அதிகமாக கோருகிறார்கள். இது பொது தேர்தல் சம்பந்தமான செலவுகள்தான். இதை ஏன் வருஷ ஆரம்பத்தில் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை ? உத்தியோகஸ்தர்கள் தொடர்ந்து வைக்கப்பட்டார்கள் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இவ்விதம்

தொடர்ந்து உத்தியோகஸ்தர்களை வைத்திருந்தும் இன்னும் சரியாக எல்லோருக்கும் தேர்தல் சம்பந்தமான பிரயாணபடி பட்டுவாடா செய்யப்படவில்லை என்பதை அறிந்து வருத்தப்படவேண்டியிருக்கிறது. நமது நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தேர்தலுக்கு அமர்த்தப்பட்ட எல்லோருக்கும் பிரயாணபடி துரிதமாக கொடுக்கப்பட்டது என்று மகிழ்ச்சி அடையும்படியான முறையில் சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரையிலும் ரயில்வே டிப்பார்ட்மெண்டிலும், தபால் டிப்பார்ட்மெண்டிலும் இருந்து அனுப்பப்பட்ட ஊழியர்களுக்கு பிரயாணப்படி கொடுக்கப்படவில்லை என்று எங்களுக்கு வந்திருக்கிற புகார்களிலிருந்து அறிகிறேன். இவ்வளவு காலமாக ஏன் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதை அறிய வேண்டுகிறேன். இவ்வளவு உத்தியோகஸ்தர்கள் வைத்திருந்தும் ஏன் கொடுக்கப்படவில்லை. கட்டிடங்கள் விஷயத்தில் எதிர்பார்க்க முடியாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த சட்டசபையை 57-ம் வருட ஆரம்பத்திலேயே மௌண்ட் ரோட் கட்டிடத்திலிருந்து இங்கு மாற்றவேண்டும் என்று முடிவு செய்துவிட்டார்கள். இதற்காக ஏற்படும் செலவை ஏன் முன்னாலேயே தீர்க்க திருஷ்டியாக கண்டுகொள்ள முடியவில்லை என்று தெரியவில்லை. இதில் நிர்வாக அதிகாரிகளுக்கு அந்த அளவுக்கு பொறுப்பு உண்டு என்று நான் நம்புகிறேன்.

இந்தத் தொகைகளில், இன்று ரூ. 2,60,000 புதிய கட்டிடம் கட்டுவதற்காக என்று கோருகிறார்கள். இது கட்டிடம் ஆரம்பித்த பிறகு, சாங்க்ஷன் ஆனபிறகு கோருகிறார்கள். இதை ஆரம்பத்திலேயே எதிர்பார்த்திருக்கமுடியாதா ? சட்ட சபை யாரும் காலத்திலேயே அதிக இடம் தேவை என்பதை உணர்ந்து அந்தமுறையில் மாற்றியிருந்தால் அனாவசியமாக செலவழிக்க நேர்ந்திருக்காது. நமது நிதி வசதியை லாபகரமாக உபயோகித்து இருக்கமுடியும்.

மற்றும் ஒன்று பழய சட்டசபை கட்டடத்திற்கு ஒரு சில மாறுதல்கள் செய்வதற்காக ஒரு லட்சம் ரூபாய் கோருகிறார்கள். இது குழந்தைகளுக்கு சினிமா காட்டும் கட்டடமாக அமைப்பதற்கு. குழந்தைகளுக்கு சினிமா காட்டவேண்டும் என்ற ஆர்வம் வந்ததுபற்றி சந்தோஷம். ஆனால் ஒரு லட்ச ரூபாய்க்கு சிறப்பான கட்டிடத்தை கட்டுவது சாத்தியமில்லையா ? தனிப்பட்டவர்கள் கட்டுகிறார்களே; சட்டசபையை நல்ல கட்டிடத்திலிருந்து மாற்றிவிட்டோமே; அதற்கு ஒரு நல்ல உபயோகம் கண்டுபிடிக்கவேண்டுமே; அதனால் பத்து லட்ச ரூபாய் செலவழித்த பிறகு மேலும் ஒரு லட்ச ரூபாய் ஒதுக்கவேண்டுமென்றால் அமைச்சரது முடிவை பாராட்டுவது எப்படி ? இப்பொழுது இருக்கும் நம் நிதி நிலைமையில் பதினோறு லட்ச ரூபாய் கட்டிடத்தை குழந்தைகளுக்கு என்று ஒதுக்க நமக்கு அந்தஸ்து இருக்கிறதா, என்று தெரியவில்லை. திடீரென்று அமைச்சர் ஒரு சமயத்தில் ஏதோ உத்தேசத்துடன் செய்த முடிவுகளின் விளைவுகளா என்ன ? பரிசீலனை செய்துபார்த்து முடிவ எடுக்காமல் எந்த அமைச்சருக்கு தோன்றியதோ அல்லது காரியதரிசிக்குத் தோன்றியதோ, சட்டசபையை இங்கே கொண்டுவந்துவிட்டு, அங்கே அதிகப்படி செலவழிக்க திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த இடத்தில் செகரட்டரியேட் இருக்க இடம் காணுமா என்று பரிசீலனை செய்யவேண்டுவது முக்கியம். இங்கே பெரும்பாகம் மத்திய ராணுவத்திற்கே தேவைப்படுகிறது. அப்படியானால் அவர்களிடமிருந்து கணிசமான நஷ்ட ஈடுபெற்று வேறு இடத்தில் நல்ல கட்டடமாக கட்டிக்கொள்ளமுடியும். கவர்ன்மெண்ட் எஸ்டேட்டில் 150 எக்கர் இருக்கிறது. மேலும் எழுபது எக்கருக்கு இடம் இருக்கிறது. இதில் நல்ல கட்டிடம் கட்டமுடியும். அப்படிச்செய்தால் பின் வரும் சந்ததிகளுச்கு ஒரு நல்ல கட்டிடம் இருக்கும். இந்த பத்து வருஷ காலத்தில் பல நல்ல மின்சார திட்டங்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். அவை பின் சந்ததிகளுக்கு பயன் தரும். ஆனால் ஐந்தாறு வருஷங்களாக சிவில் ஒர்க்ஸ் மான்யங்கள் பூராவும் சின்னச்சின்ன துண்டு துண்டாக உள்ள திட்டங்களுக்காக விரயம் செய்யப்படுகிறது. பெரிய கட்டிடங்களாக கட்ட சர்க்கார் என்ன திட்டம் போட்டிருக்கிறார்கள் என்று புரிந்துக்கொள்ள முடியவில்லை.

27th March 1958] [Sri M. Kalyanasundaram]

சமீபத்தில் நான் அக்கொண்டன்ட்-ஜெனரல் ஆபீஸ் புதுக் கட்டிடத் திறந்தபோக நேர்ந்தது. ரூ. 24 லட்சத்திற்கு ஆயிரத்து இருநூறு பேர் இருக்கக்கூடிய, நவீன வசதிகள் எல்லாம் உள்ள ஒரு அழகான கட்டிடத்தை அமைந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் இவ்வளவு பெரிய கட்டிடம் கட்ட முடியுமானால் நமது செக்ரட்டரியேட் பூராவையும் ஒரே இடத்தில் வைக்க 40 அல்லது 50 லட்ச ரூபாயில் 4, 5 அடுக்குகள் கொண்ட ஒரு நல்ல கட்டிடத்தை கட்டலாம் ; சென்னை நகரத்தில் அத்தி பூத்தாற்போல் ஒரு சில கட்டிடங்களே பெரியவைகளாக, சில அடுக்குகள் உள்ளவைகளாக இருக்கின்றன. மற்றவையெல்லாம் சிறிய சிறிய கட்டிடங்களே. அதுவும் நூத்தைம்பது வருஷங்களுக்கு முன் பிரிட்டிஷார் காலத்தில் யாராவது கட்டின கட்டிடமே தவிர வேறு இல்லை. இந்த பத்து வருஷ காலத்தில் சிக்கனமாகக் கட்டிய நல்ல கட்டிடங்கள் சர்க்கார் வசத்தில் இல்லாதது வருந்தத்தக்கது. இப்பொழுது ரூ. 2,60,000-க்கு சிறிய கட்டிடத்தை கட்டுகிறார்கள். இதற்கு அவசியம் இருக்கலாம். ஆனால் இந்த முறையில் பண வசதிகளை வீணாக்காமல் பெரிய கட்டிடம் கட்டுவதானால், அதனால், கஷ்டம் அனுபவிக்கவும் தயார். ஆனால், சிறு சிறு காரியங்களுக்காக பண வசதியை வீணாக்குவதில் லாபம் இல்லை.

ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ரூ. 24,97,000 சப்ளிமெண்டரி கிராண்டாக கோருகிறார்கள். இது எதற்காக ? புதிதாக வாங்கிய பஸ்களுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் முதலியவை வாங்குவதற்காக இதில்கூட அதிகத் தேவை என்று ரிவைஸ் பண்ணியிருக்கிறார்கள். இவ்வளவு ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் வாங்க வேண்டியது அவசியமா ? அதற்கு என்ன நெருக்கடி? இந்த மூலதனத்துக்கு வட்டி என்ன ஆகும்? ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதில் சர்க்கார் கையாளும் முறை ஊதாரித்தனமாக இருக்கிறது என்று பல புகார்கள் வருகின்றன. சில நாட்களுக்கு முன்பு இவைகளைப் பரிசீலனை செய்ய ஒரு கமிட்டி போடுகிறோம் என்று அமைச்சர் சொன்னார்கள். ஒரு கமிட்டியும் போட்டார்கள். ஆனால் இது என்ன பரிசீலனை செய்தது, அதன் சிபார்சுகள் என்ன என்பதெல்லாம் வெகு ரகஸ்யமாக இருக்கிறது. அவைகளைச் சொல்ல தைரியம் இல்லையா ? ஸ்பேர் பார்ட்டுகள், டயர், ட்யூப்கள் நன்றாக உபயோகப்படுத்திய பிறகு அப்புறப்படுத்தப்படுகிறதா? அதன் பிறகே அவைகள் காயலாங் கடைக்காரர்களுக்கு விற்கப்படுகிறதா ? இந்த ஸ்பேர் பார்ட்டுகளை எல்லாம் சரிவர கவனிப்பதற்கு ரிஜிஸ்டர்கள் இருக்கின்றனவா ? வாங்கின ஸ்பேர் பார்ட்டுகளை கண்காணிப்பதற்கு சரியான அதிகாரிகள் இருக்கிறார்களா என்று பார்க்கவேண்டும். இவைகளை வாங்குவதில் சிக்கனம் இருக்கவேண்டும். பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத்தில் செலவு அதிகம் ஆகிறது. தனிப்பட்டவர் பஸ் நடத்துவதோடு சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகத்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் செலவு ரொம்பவும் அதிகமாக இருக்கிறது. வருமானம் அதிகமாக வருவதினால் லாபம் அதிகமாக இருக்கலாம். ஆனால் ' ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ' மெயின்டனன்ஸ் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது. வருஷக் கடைசியில் இவைகளுக்கு நெருக்கடி என்ன ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று தான் புரியவில்லை. பட்ஜட் போடும்போதே சரியானபடி சிந்தித்து போடாமல் திடீர் திடீர் என்று சப்ளிமெண்டரி கிராண்டுகளுக்கு இந்த சபைக்கு வருகிறார்கள். நாங்கள் சொல்லும் கருத்துகளுக்கு மதிப்பு கொடுக்கப்படுவதில்லை. " எங்கள் கட்சியில் 150 பேர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகையால் நீங்கள் சப்ளிமெண்டரி கிராண்டுக்கு ஆதரவு அளித்தாலும், அளிக்காவிட்டாலும், நாங்கள் 150 ஓட்டுகளைப் பெற்று சப்ளிமெண்டரி டிமாண்டை நிறைவேற்றிக்கொண்டு விடுவோம் " என்ற மனப்பான்மைதான் இருக்கிறது. நிதி வசதிக்கு தகுந்தபடி வருஷ ஆரம்பத்திலேயே பட்ஜட்டை சரியானபடி தயாரிக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். செலவைக் குறைக்க ஏதாவது வழி இருக்கிறதா என்று பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். ஆகையால் வருஷக்கடைசியில் சப்ளிமெண்டரி டிமாண்டுகொண்டு வருவது அவசியம் இல்லை என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சில டிபார்ட்மெண்டுகளில் காலதாமதம் ஆவதைப் பற்றி குறிப்பிடாமல் இருக்கமுடியாது. முக்கியமாக டிரான்ஸ்போர்ட், ஆஸ்பிடல், பாரஸ்ட் டிபார்ட்மெண்டுகளில்.

MR. SPEAKER : May I interrupt the hon. Member for a minute? Two hours have been set apart for the Appropriation Bill. The hon. Member has already taken 20 minutes. After general discussion, voting on demands has to take place. I have no information as to how many hon. Members would take part in the discussion. No Member from any party has given his name. So, I feel there is going to be no further discussion, in which case, I have no objection to Mr. Kalyanasundaram speaking for one hour. Members must give their names in advances so that I may adjust the time. Mr. Chinnadurai wants to speak. So, I would like to know how much time Mr. Kalyanasundaram will take.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I will take ten minutes. I have given notice of cut motions but I will not speak on them. I would try to finish even earlier.

9-40 a.m. MR. SPEAKER : I have no idea as to how the discussion will proceed. Therefore, I interrupted the hon. Member. I am sorry.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இந்த மூன்று டிபார்ட்டுமெண்டு களிலும், சிப்பந்திகளுக்கு துணி கொடுப்பதில் கால தாமதம் ஆகிறது. இது வருஷ ஆரம்பத்திலேயே எதிர் பார்க்கக்கூடிய செலவு. ஆகையால் ஏன் இது தகுந்த காலத்திலேயே கொடுக்கப்படவில்லை என்பதற்கு சமாதானம் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

இன்டீக்ரல் கோச் பாக்டரி, நெய்வேலி லிக்னைட் திட்டம், மற்றும் பொதுவாக சில காரியங்களுக்கு நிலத்தை வாங்கி கொடுக்கும் (லாண்ட் அக்விசிஷன்) முயற்சிகளைப் பொறுத்த வரை நான் பாராட்டுகிறேன். இந்த முக்கியமான திட்டங்களுக்கு வேண்டிய நிலங்களையெல்லாம் வாங்கிக் கொடுப்பதற்கு நாம் கடமைப்பட்டவர்கள். மொத்தமாக முதலில் நம் சர்க்கார் பணம் போட்டு கடைசியில் மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து பெறும் இந்த விஷயத்தில் செலவு ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் இந்த விஷயத்திலும் மிகவும் காலதாமதம் ஆகிறது.

நெய்வேலி லிக்னைட் பிராஜக்ட்டிற்காக நிலம் வாங்குவதற்கு அதிகப் படியான சிப்பந்திகள் நியமிக்கப்பட்டிருநதும் காலதாமதம் ஆகியிருக்கிறது. அங்கு வாங்கப்பட்டிருக்கும் நிலங்களுக்கு ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக தெரிகிறது. எந்த இடத்தில் ஒரு ஏக்கர் 250 ரூபாய்க்குக் கிடைக்கிறது என்று தெரியவில்லை. நஷ்டஈடு குறைந்த அளவிற்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கு இருக்கும் மக்கள் மிகவும் ஏழைகள். இரண்டு அல்லது மூன்று ஏக்கர் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள். அவர்களை நிலத்தை விட்டு நிர்பந்தமாக அப்புறப்படுத்தியிருப்பதாக புகார்கள் வருகின்றன. இந்த விஷயத்தில் விசேஷ அதிகாரிகள் நியமிக்கப்பட்டும் கால தாமதம் ஆகியிருப்பதோடு மட்டும் அல்லாமல் நிலத்தின் மதிப்பும் குறைவாக இருக்கிறது. அங்கு இருக்கும் ஏழை கிராம விவசாயிகள் வயிறு எரியும்படி அவர்களை தியாகம் செய்யச் சொல்வது நியாயம் அல்ல, ஆகையால் இந்த விஷயத்தை நன்றாக பரிசீலிக்கவேண்டும்.

நெய்வேலியைப் பொறுத்தவரை காலதாமதம் என்றால், குந்தாவில் 'எமரால்ட் கேம்ப்' என்ற பகுதி ஒன்று இருக்கிறது; 27 ஏக்கர் நிலத்திற்கு 17½ லட்சம் ரூபாய் மதிப்பு போட்டிருக்கிறார்கள். இநத விஷயம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரியும். இந்த தேயிலை தோட்டத்திலோ அல்லது காபி தோட்டத்திலோ 5 லட்சம் மரங்கள் இருப்பதாகவும், மரம் ஒன்றுக்கு 3 ரூபாய் வீதம் 15 லட்சம் ரூபாயும், நிலத்திற்காக 2½ லட்சம் ரூபாயும், ஆக மொத்தம் 17½ லட்சம் ரூபாய் கலெக்டர் உள்பட எல்லோரும்

27th March 1958] [Sri M. Kalyanasundaram]

மதிப்பு போட்டிருக்கிறார்கள். அதிர்ஷ்டவசமாக பணம் பூராவும் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த விஷயத்தில் குறிக்கிட்டு பணம் கொடுக்காமல் இருந்ததற்காக நான் சம்பந்தப்பட்டவர்களை பாராட்டுகிறேன். சர்க்கார் காரிய தரிசியோ அல்லது அமைச்சரோ பணம் கொடுக்கக்கூடாது என்று இந்த விஷயத்தை நிறுத்தி வைத்துவிட்டார்கள் என்று அறிகிறேன். இருபத்தேழு ஏக்கராவுக்கு 17½ லட்சம் ரூபாய் கொடுப்பது என்று எப்படி ஒப்பந்தம் செய்தார்கள். இதில் இரண்டு லட்ச ரூபாய் அட்வான்ஸ் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக நான் அறிகிறேன். பணம் கொடுப்பதை இவர்கள் தடுக்காமல் இருந்திருந்தால் 17½ லட்சம் ரூபாயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும். பிறகு அதை வசூல் செய்ய முடியாமல் போயிருக்கும். சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளின் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்தார்கள் ? பெருமாள் பெத்த பெருமாள் ஆன கதை மாதிரி அந்த ஜில்லா கலக்டர் செக்ரிடேரியட்டில் பப்ளிக் ஒர்க்ஸ் டிபார்ட்மெண்டின் செகரடரியாகவோ அல்லது ஜாயிண்ட் செக்ரடரியாகவோ போடப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. தனிப்பட்ட அதிகாரிகளைப் பற்றி குறை கூறவேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. சில சந்தர்ப்பங்களில் அவர்களைப் பற்றி குறைகூறாமல் இருக்கமுடியாது. லஞ்சத்தை ஒழிக்கவேண்டும், சர்க்கார் பணம் சரியாக செலவழிக்கப்படவேண்டும் என்று பார்க்கும்போது சில சந்தர்ப்பங்களில் அதிகாரிகளைப் பற்றி குறைகூறாமல் இருக்க முடியாது. அப்பேர்ப்பட்ட தனிப்பட்டவர்கள் இப்படிச் சொல்வதினால் மன வருத்தப்பட்டு பிரயோசனம் இல்லை. அதற்கு அவர்கள்தான் பொறுப்பாளி. ஆகையால் இந்த விவகாரத்தை சரியாகப் பரிசீலனை செய்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அது ரெவினியு இன்ஸ்பெக்டராக இருந்தாலும், ஜூனியர் இஞ்சினியராக இருந்தாலும், கலெக்டராக இருந்தாலும் இந்த 'கான்ஸ்பிரஸி'க்கு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் விவசாய உரிமைகளைப் பற்றி பேசும்போது 151-வது செக்ஷன்படி அவர்களை சிறையில் பிடித்து போடுகிறார்கள். பொது மக்களுடைய பணத்தை எடுத்து ஒரு முதலாளிக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்று சதி செய்த அதிகாரிகளை ஏன் விசாரணை இல்லாமல் சிறையில் போடக்கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அப்பொழுது நிர்வாகம் ஒழுங்காக இருக்கும், மனதில் பயம் இருக்கும், சர்க்கார் பணம் ஒழுங்காகச் செலவழிக்கப்படும். Preventive Detention Actஐ முத்துராமலிங்கத் தேவர் மீதோ அல்லது அரசியல் வாதிகள் மீதோ உபயோகிப்பதைவிட பொது மக்களுக்கு விரோதமாக சதி செய்யக்கூடிய அதிகாரிகள் மீதும் உபயோகிக்கலாம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். அப்படிச் செய்வதற்கு அமைச்சர்களுக்கும் துணிச்சல் இருந்தால் அரசாங்க நிர்வாகம் ஒழுங்காக நடைபெறும், சுறுசுறுப்பு இருக்கும், நேர்மையாகவும் இருக்கும். இந்த உபமான்யக் கோரிக்கை மூலம் இவ்வளவு அதிகமான தொகை கேட்கிறார்கள் என்று எனக்கு வருத்தம் இல்லை. திட்டங்கள் போடும் பொழுது, வருஷ ஆரம்பத்திலே என்னென்ன செலவுகள் இருக்கின்றன என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்காததன் காரணமாக அந்தந்த டிப்பார்மெண்டுகளை இஷ்டத்திற்கும், அமைச்சர்களின் விருப்பு வெறுப்புக்குத் தகுந்த மாதிரியும் உபரி பட்ஜெட் வந்து கொண்டிருக்கிறது.

ஹரிஜன மான்யத்திற்காக உபரித் தொகை கேட்கிறார்கள். இது மிகவும் நியாயமான செலவு. 9-50 a.m. கலவரத்தால் பாதிக்கப்பட்ட முதுகளத்தூர் பகுதியில் ஹரிஜனங்களுக்கும், மறவர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக இந்தப் பணம் கோரப்படுகிறது. இப்பொழுது அங்கே அமைதி நிலவுகிறது, அந்த அமைதி நீடிக்க வேண்டும், நல்லுறவு வளர வேண்டுமென்று தான் நாமெல்லோரும் நினைக்கிறோம். இப்படி ஒரு முக்கியமான செலவுக்காக ஒதுக்கப்படும் தொகை துரிதமாக செலவழிக்கப்பட வேண்டாமா ? 1,600 வீடுகள் கட்டுவதற்கு திட்டம் போட்டிருக்கிறார்கள். எத்தனை வீடுகள் கட்டப்பட்டு இருக்கின்றன ? எந்தெந்த கிராமத்தில் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன ? சில கிராமங்களில் வீடுகள் கட்டும் வேலை இன்னும் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. ஏன் இவ்வளவு காலதாமதம் ஆகவேண்டுமென்று கேட்கிறேன். போலீஸை

[Sri M. Kalyanasundaram] [27th March 1958

அனுப்பும்போது வெகு துரிதமாக அனுப்புகிறோம். நடவடிக்கைகள் எடுக்கும் போது வெகு துரிதமாக எடுத்துக்கொள்கிறோம். ஆனால் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் விஷயத்தில் மட்டும் ஏன் இவ்வளவு கால தாமதம் ஆகவேண்டுமென்று கேட்க விரும்புகிறேன். இந்த மான்யத்திற்காக ஒதுக்கபட்டிருக்கும் தொகையில் ஒரு வீட்டுக்கு 550 ரூபாய் கொடுத்து, அவரவர்கள் ரொக்கமாக ரூ. 100-ம் உழைப்பின் மூலம் ரூ. 100 கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, எல்லாவற்றையும் கண்டிராக்டர்களுக்கும் விட்டு பணத்தை விரயம் செய்கிற வகையில் செலவு செய்யாமல், இந்தத் தொகையை டிபார்ட்மெண்ட் மூலமாகச் செலவு செய்து நல்ல முறையில் வீடுகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

Sri P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சபை முன்பு உப மான்யக் கோரிக்கைகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பொது மான்யக் கோரிக்கையாக இருந்தாலும் சரி, உப மான்யக் கோரிக்கையாக இருந்தாலும் சரி, எத்தனை கோடி ரூபாயை இந்தஅரசாங்கம் கேட்பதாய் இருந்தாலும் சரி, நியாயமான கொள்கைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்த அரசாங்கம் செயல்பட முற்படுவார்களேயானால் எத்தனை கோடி ரூபாயாக இருந்தாலும், அந்த மான்யக் கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொள்ளலாமென்று தான் நான் கூறுவேன். இந்த சபை முன்னால் உபமான்யக் கோரிக்கைகள் மூலம் கேட்கப்படுகிற தொகையை இந்த சபை எப்படியும் இறுதியிலே அனுமதிக்கத்தான் போகிறது. அனுமதித்தாலும், அனுமதிக்காவிட்டாலும் கூட, அந்தப் பணம் செலவாய்விட்டது. இப்பொழுது மார்ச் மாதம் முடிகிற தருணத்திலே இருக்கிறோம். அந்தப்பணம் செலவாகித்தான் இருக்கும். எப்படியும் இறுதியில் இந்தக் கோரிக்கையை அனுமதிக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படடுதான் தீரும். ஆகவே அந்தப் பணத்தை இந்த சபை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுதான் தீரும். இந்த நேரத்திலே சில விஷயங்களை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

ஒரு ராஜ்ய சர்க்கார் என்றால், ஏதோ சில வரிகளைப் போடுவதும், வருமானத்தைத் திரட்டுவதும். அத்தனையையும் தங்கள் சிப்பந்திகளுக்குக் கொடுப்பதும், இன்னும் சில திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக செலவழிப்பது மாத்திரம் அரசாங்கத்தின் வேலை அல்ல. ராஜ்யத்தல் இருக்கிற அத்தனை பேருடைய நலன்களைப் பாதுகாப்பதும், அந்த நலன்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு திட்டமிட்டு ஏற்பாடு செய்வதும் அரசாங்கத்தினுடைய மிகப் பெரிய பொறுப்பாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நாம் சோஷலிஸ லட்சியத்தை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். இந்த லட்சியததிறகேற்பதான் திட்டங்கள் போடப்படுவதாகவும் நமக்கு அறிவிக்கப்படுகின்றன. அந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குப் பணம் தேவை என்ற முறையில் தான் இந்த சபையில் பணம் கோரப்படுகிறது. திட்டங்கள் போடுவதன் விளைவாக நாட்டிலே இருக்கும் மக்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்திருக்கிறதா, நாட்டின செல்வப் பெருக்கத்திற்கு காரணபூதர்களாக விளங்குகிற உழைப்பாளி மக்களுடைய வருமானத்தில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறதா, அதற்குரிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றனவா என்பதை கவனிக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். நான் உழைப்பாளிகளைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது அதற்குரிய முக்கியத்துவத்தை இந்த சபை கொடுக்க வேண்டு மென்ற நோக்கததோடு: இந்த சபையும், இந்த அரசாங்கமும் இதிலே பிரதான கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக இன்றைய தினம் நாட்டிலே விலைவாசிகள் உயர்ந்து கொண்டே போகின்றன. உணவுப் பண்டங்களின் விலைவாசிகள் ஏறுமுகமாகவே இருக்கின்றன. இது எதிர்கட்சியிலுள்ளவர்கள் வெளி மேடைகளிலிருந்து கூறுவது அல்ல. அரசாங்கத்தின் தரப்பிலிருந்தே கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. உணவுப்

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

பண்டங்களின் விலேவாசிகள் இவ்வாறு அகோரமாக ஏறிக்கொண்டே போகிறது. விலேவாசிகளின் ஏற்றத்துக்குத் தகுந்தவாறு, தொழிலாளர்களுக்கும், அரசாங்கத்தின் கீழே வேலே செய்கிற அரசாங்க ஊழியர்களுக்கும், அரசாங்கமே மேற்கொண்டு நடத்தும் தொழிற்சாலேகளிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கும், ஊதியம் அதிகரித்த அளவுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறதா என்பதை நாம் கவனிக்கவேண்டும். அப்படிப் பார்ப்போமேயானல், இன்று தொழிலாளர்களுடைய நிலேமை மிகவும் பரிதாபமாக இருக்கிறது. விலேவாசிகளின் ஏற்றத்துக்கும், தொழிலாளர்களுடைய வருமானத்துக்கும் சம்பந்தமேயில்லாத நிலேயிலே அடித்தளத்திலே வருமான எல்லே வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறவிரும்புகிறேன். சிலருக்கு 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்னுலே சம்பளம் நிர்ணயிக்கப்பட்டது.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: Mr. Speaker, with great respect to the hon. Member, I have to point out that we have to confine ourselves to the Excess Demands under discussion. This is not a general discussion on the Budget. So, we have to concentrate on the various items found under the Excess Demands. These general observations, however valuable they may be, are quite out of place so far as these Demands are concerned.

MR. SPEAKER: I am sorry I was not listening to the speech of the hon. Member. However, I wish to state that the Hon. Minister's observations are quite correct. The hon. Member may confine his remarks to the Excess Demands under discussion.

SRI P. S. CHINNADURAI: மந்திரி சபையினுடைய கொள்கையைப் பற்றிதான் குறிப்பிட முற்பட்டேன். இந்த உபமான்யக் கோரிக்கையில் "Head of State and Ministers" என்ற தலேப்பு இருக்கிறது. ஓரளவுக்கு இது எல்லேயைக் கடந்து போகிறதாக இருந்தாலும். . . .

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: கொஞ்சம் போனுல் பரவாயில்லே.

SRI P. S. CHANNADURAI: ரொம்பவும் முக்கியமான விஷயமாக இருப்பதனுல் இதை கவனிக்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிறேன். இதைச் சொல்வதற்கு வேறு சந்தர்ப்பம் இல்லே. ஆகவே பொறுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கனம் சபாநாயகர் அவர்களேயும், சர்க்கார் தரப்பினரையும் மிகவும் பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக, விலேவாசிகள் ஏற்றத்துக்குத் தக்கவாறு வருமானம் அதிகரிக்கப்படவில்லே என்ற உண்மையைக் காண்கிறேம். பன்னிரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் சிலருக்குச் சம்பளம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. இந்தக் காலத்திலே உற்பத்தி அதிகரித்தும்கூட, செல்வம் அதிகரித்தும்கூட, தொழிலாளர்களின் ஊதியம் அதிகரிக்கப்படவில்லே. அந்த நிலேமையைத்தான் நாம் இப்பொழுது காண்கிறேம். நாட்டிலே இருக்கிற வேலேயில்லாத் திண்டாட்டம் போன்றவைகள் இதற்குப் பெரிதும் துணே புரிகின்றன. இந்த நிலேமையிலே, ராஜ்ய சர்க்காரும் சரி, மத்திய சர்க்காரும் சரி, நம் நாட்டிலே தொழிலாளர் வர்க்கத்துக்கு சரியான பாதுகாப்புகளேக் கொடுத்தால்தான் பல திட்டங்களே நிறைவேற்றி வைக்க முடியும். பல்வேறு திட்டங்கள் சரிவர நிறைவேற்றப்படவேண்டுமானுல், அரசாங்கம் மேற்கொண்டுள்ள தொழிற்சாலேகளில் வேலே பார்க்கும் தொழிலாளர்களும், தனிப்பட்ட தொழிற்சாலேகளில் வேலே பார்க்கும் தொழிலாளர்களும் ஜீவன சம்பளத்தை பெறுவதற்கு ஏற்ற முறையில் பொருளாதாரத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படவேண்டும். இதற்காகத்தான் இன்றைய தினம் தொழில் ஸ்தாபனங்களேச் சேர்ந்த பிரதிநிதிகள் சற்று நேரத்திற்கு முன்பு ஊர்வலமாக சபைக்கு வந்தார்கள். இந்த சபையிலே உள்ள அங்கத்தினர்களுக்கு ஒரு கோரிக்கை சாஸனத்தை சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்று வந்தார்கள். அவர்கள் எல்லோரும் உள்ளே

வருவதற்கு வாய்ப்புக் கொடுப்பது என்றால், சபையினுடைய வேலைக்கு தடங்கல் ஏற்படலாமென்று கருதி, அவர்களுடைய பொறுப்பை உணர்ந்து, எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் எல்லோரையும் பார்த்து கோரிக்கை சாஸனத்தை ஒப்படைத்து விட்டு, தங்கள் மூலமாக சர்க்காருக்கு சமர்ப்பிக்க வேண்டு மென்று கோரிச் சென்று இருக்கிறார்கள்.

IV—PRESENTATION OF PETITION TO THE LEGISLATIVE ASSEMBLY.

MR. SPEAKER : I wish to inform the House that Rule 217 says—

" Petitions to the Assembly must—

(*a*) relate to some matter actually under the consideration of the Assembly,

(*b*) be addressed to the members of the Assembly,

(*c*) be dated and signed by the petitioner or petitioners,

(*d*) be in respectful and temperate lanugage and

(*e*) must not propose expenditure of public moneys or the imposition of any charge on public revenues.'

Rule 218 says—

" No petition addressed to the Assembly shall be presented except by a member of the Assembly."

Rule 219 says—

" Every member offering to present a petition to the Assembly shall confine himself to a statement of the parties from whom it comes, of the number of signatures attached to it and of the material allegations contained in it and to the reading of the prayer of the petition." So, beyond these the hon. Member cannot go.

SRI P. S. CHINNADURAI : இந்த சாஸனத்திலுள்ள முக்கியமான விஷயங்களை மட்டும் இந்த சபையில் படித்து விடுகிறேன்.

ஆகவே தொழிலாளர்கள் எல்லோருடைய சார்பாக ஒரு கோரிக்கை சாசனம் தயாரித்து அதில் எல்லோரும் கையெழுத்திட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை இந்தச் சபையின் முன் சமர்ப்பிக்கிறேன். இந்த கோரிக்கை சாஸனத்தில் பல்வேறு விஷயங்கள் இருக்கின்றன. அவைகளில் சில விஷயங்கள் மிகவும் முக்கியமானவைகள். அப்படிப்பட்ட முக்கியமான விஷயங்களையெல்லாம் இதில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதை சபையின் முன்னதாக சமர்ப்பிக்க வேண்டியதாக இருப்பதால் அதைப்பற்றி விவரித்து பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அதில் முக்கியமாகவுள்ள கோரிக்கைகளை மட்டில் படித்து விடுகிறேன். மற்றவைகளைப்பற்றி நான் பேச விரும்பவில்லை. இந்த சாஸனத்தை படித்துவிட்டு தங்களிடம் கொடுத்து விடுகிறேன்.

1. எல்லா ஸ்தாபன ரீதியாக இயங்கும் தொழில்களிலும் நியாயச் சம்பளம் நிர்ணயம் செய்யப்படவும், கடும் உழைப்புத் தொழில்களில் குறைந்தபட்ச சம்பளம் நிர்ணயம் செய்யப்படவும், இடைக்கால நிவாரணமாக உடனடியாக எல்லா தொழிலிலும், 25 சதம் ஜெனரல் இன்கிரிமெண்டு தரப்படவேண்டும்

2. பஞ்சப்படியை சம்பளத்துடன் இணைத்து மொத்த சம்பளமாகத் தரவேண்டும் ; மொத்த சம்பளத்தை விலைவாசி புள்ளி உயர்வுடன் இணைக்க வேண்டும்.

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

3. அத்தியாவசியப் பொருள்களின் விலைகளை உடனடியாகக் கட்டுப் படுத்தவேண்டும். கள்ள சேமிப்பாளர்கள், கொள்ளை லாபக்காரர்கள், இதர சமூக விரோதச் செயல்களில் ஈடுபடும் நபர்கள் ஆகியோர்மீது கடுமையான சட்ட நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்; விலைவாசிகள் விஷம் போல் ஏறுவதைத் தடுக்கவும், மட்டுப்படுத்தவும் திட்டமிட்ட முறையில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதற்கு மேற்கூறியவை அவசியமான முன் தேவைகளாகும்.

4. தினக்கூலி அடிப்படையில் சம்பளம் வாங்கும் சகல தொழிலாளர் களுக்கும் வாராந்திர விடுமுறை நாளுக்கு சம்பளம் கட்டித் தரவேண்டும். இது முந்திய வாரத்தின் சராசரி ஊதியத்தின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட வேண்டும்.

5. 20 தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாக வேலையிலுள்ள ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் அல்லது தொழில் ஸ்தாபனத்திற்கும் தொழிலாளர் பிராவிடண்ட் பண்டு சட்டத்தை உடனடியாக விஸ்தரிக்கவேண்டும். அதற்கு ஒதுக்கப்படும் நிதி மொத்த ஊதியத்தில் 8-1/3 சத விகிதமாக உயர்த்தப்பட வேண்டும்; தொழிலாளர் பிராவிடண்ட் பண்டு சட்டத்திலுள்ள குறைகளைப் போக்கும் முறையில் அதைத் திருத்தவேண்டும்.

6. ரகசிய ஓட்டெடுப்பின் மூலம் தொழிற்சங்கங்களின் பிரதிநிதித்துவத் தன்மையை நிர்ணயித்து அந்த அடிப்படையில் சங்கங்களை அங்கீகரிக்க வேண்டும்.

7. அரசாங்க ஊழியர்கள், பாதி அரசாங்க ஊழியர்கள், ஸ்தல சர்க்கார் ஊழியர்கள், ஆகியோருக்குப் பொருந்தும் சர்வீஸ் ஒழுங்கு விதிகளை உடனடி யாகத் திருத்த வேண்டும்; சகல குமாஸ்தாக்கள், உடலுழைப்புத் தொழிலாளிகள், ஆகியோருக்குப் பூர்ண தொழிற்சங்க ஜனநாயக உரிமைகள் வழங்கப்படவேண்டும்; சமாதான பூர்வமான கிளர்ச்சி; ஆர்ப்பாட்டங்கள், வேலை நிறுத்தங்கள் ஆகியவற்றில் பங்கெடுத்துக்கொள்ளவும் உரிமை வேண்டும்.

8. சுரங்கப் பாதுகாப்பு விதிகளை அமுல்படுத்துவதில் பங்கெடுத்துக் கொள்வதற்கு தொழிற் சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்கும் உரிமை வேண்டும்; இன்றையதினம் சுரங்கங்களைப் பார்வையிடுவது, பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளைக் கண்காணிப்பது ஆகியவைகளுக்கு இன்ஸ்பெக்டர்கள் மட்டுமே பொறுப்பாக இருக்கிறார்கள். தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளுக்கும் இந்த உரிமை வேண்டும்.

9. சம்பளத்துடன் பண்டிகை லீவ் உடனே அங்கீகரிக்கப்படவேண்டும்.

10. தொழிலாளர் அரசாங்க இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் அமுல்படுத்தப் படுவதிலுள்ள குறைபாடுகளைப் போக்க வேண்டும்; இன்ஷூர் செய்து கொண்டுள்ள தொழிலாளர்களின் குடும்பங்களுக்கும், அல்லது தொழி லாளியைச் சார்ந்துள்ளவர்களுக்கும் இந்த திட்டத்தின் நன்மைகள் கிடைக் கும்படி செய்யவேண்டும். மேலும் சாக்காரின் நிர்வாக உபயோகங்களுக் காகக் கட்டப்படும் கட்டிடங்களைக் காட்டிலும் போதிய ஆஸ்பத்திரிகள் கட்டு வதற்கு முதலிடம் கொடுக்கவேண்டும்.

11. சிறு தொழில்களிலும் கடின உழைப்புத் தொழில்களிலும் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு உத்தரவாதம் செய்யப் படவேண்டும்.

12. எல்லா மலைத் தோட்டங்களிலும், தோட்டங்களுக்குச் செல்லும் சமீப ரோடுகளையும், வீட்டு மனைகளையும் சர்க்கார் தங்கள் சுயாதீனத்தின் கீழ் கொண்டுவரவேண்டும். அவைகளை சுதந்திரப் பிரதேசங்களாகப் பிரகடனப் படுத்தவேண்டும். அங்கு தொழிலாளிகள் தொழிற்சங்க வாதிகள் என்ற முறையிலும். சுதந்திரப் பிரஜைகள் என்ற முறையிலும் தங்களுடைய உரிமைகளை அமுல்படுத்துவதற்கு அனுமதிக்கப்படவேண்டும்.

13. சர்க்கார் ஊழியர்களில் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள்—தொழிலில் ஈடுபடாதவர்கள் என்ற பாகுபாடு நீக்கப்படவேண்டும்.

[Sri P. S. Chinnadurai] [27th March 1958

14. கீழ்வரும் தொழில்களுக்கு சம்பளப் போர்டுகள் ஏற்படுத்த வேண்டும் :—

(அ) சணல், (ஆ) மலைத்தோட்டங்கள், (இ) நிலக்கரி தவிர இதர சுரங்கங்கள், (ஈ) இன்ஜினீயரிங், (உ) இரும்பு, எஃகு, (ஊ) ரசாயனத் தொழில்கள், (எ) சிமெண்ட், (ஏ) ரயில்வேக்கள், (ஐ) தந்தி, தபால், (ஒ) தற்காப்பு அமைப்புகளில் ஈடுபட்டுள்ள சிவிலியன்கள் (1947-ம் வருட தொழிற் சச்சரவு சட்டத்திற்குட்பட்டவை) (ஓ) துறைமுகங்கள், (ஔ) போக்கு வரத்து, (ஃ) இன்சூரன்ஸ்.

இந்த கோரிக்கை சாசனத்தை விவாதித்து, இதில் அடங்கிய கோரிக்கைகளை சர்க்கார் ஏற்றுக்கொள்ளும்படி செய்ய சென்னை சட்டசபை ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கோருகின்றோம்.

இப்படிக்கு,
தங்கள் உண்மையுள்ள,

1. P. S. சின்னதுரை, M.L.A.
(ஹிந்து மஸ்தூர் சபா)

2. M. கல்யாணசுந்தரம், M.L.A.
(அகில இந்திய தொழிற்சங்க காங்கிரஸ்)

3. R. ராமநாதன்
(ஐக்கிய தொழிற்சங்க காங்கிரஸ்)

4. K. ராமமூர்த்தி
(மத்திய சர்க்கார் ஊழியர்கள் சம்மேளனம்)

5. G. லட்சுமணன்
(தபால், தந்தி தொழிலாளர் தேசீய சம்மேளனம்)

6. T. S. ராமானுஜம்
(ஸி.டி.யு.சி.)

7. S. மோகன் குமாரமங்கலம்
(இன்ஷியூரன்ஸ் தொழிலாளர் சம்மேளனம்)

8. V. G. ராவ்
(மின்சாரத் தொழிலாளர் சம்மேளனம்)

9. N. சம்பத்
(பாங்கித் தொழிலாளர் சம்மேளனம்)

10. S. குருசாமி
(ரயில்வே தொழிலாளர் சம்மேளனம்)

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இந்த கோரிக்கை சாசனத்தை சபையின் முன்னதாக சமர்ப்பிப்பதற்கு முன்னதாக கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் ஒரு விஷயத்திற்கு தீர்ப்புக்கூற வேண்டியதாக இருக்கிறது. சட்டசபையின் அங்கத்தினர் அவர்களே பெடிஷன்களை சமர்ப்பிக்கலாமா, அது இந்த சட்டசபையின் ஒழுங்குக்குப் பொருந்துமா என்பதைப்பற்றிய தீர்ப்புக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கனம் சபாநாயகர் அவர்களைக்கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

27th March 1958]

Mr. SPEAKER : I am afraid that reading of the names of the signatories is out of order. Because Rule 219 says—

"Every member offering to present a petition to the Assembly shall confine himself to a statement of the parties from whom it comes, of the number of signatures attached to it and of the material allegations contained in it and to the reading of the prayer of the petition."

So, the hon. Member will have to state the number of signatures only and he has no right to give the names thereof.

Secondly, I am afraid the hon. Member has only to state the material allegations contained in that petition. If the Speaker so desires, the Member must read it. I have not asked the hon. Member to read it.

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : Anyway he has read it.

Mr. SPEAKER : Yes, anyway, the hon. Member has read the names. I wish to remind the House that there shall be no discussion or speech in this connection.

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : Sir, my point has not been answered by you. I think it is a very important convention which we have to observe in this House. Can hon. Members belonging to this House submit petitions to this House? Because, they form part of this House and they can participate in the debate at any time. The provision relating to the submission of petitions to this House is intended for those who are not able to get access to this House and who are unable to participate in the discussion here. Therefore, if any Member of this House signs this petition, in my humble view, it will be quite out of order. I do not think such a petition can be received.

Mr. SPEAKER : The Hon. Minister has raised certain important constitutional issues. I will have to study them. I shall not give a ruling on this subject today. The hon. Member need not have read the names of the signatories to the petition. Anyway he has read the names. I shall look into the matter and give my ruling in a day or two. There will be no speeches and there will be no further discussion on this subject. The hon. Member may hand over the petition to the Secretary. That is all that I wish to say for the present.

Sri P. G. KARUTHIRUMAN : May I know whether the proceedings relating to the reading of names by the hon. Member Sri Chinnadurai will be expunged from the Official report of the proceedings of this House?

Mr. SPEAKER : It is for me to decide.

Sri S. LAZAR : In the matter of presenting petitions to the Assembly, is it not the convention of this House that the Speaker or his Secretary must have had notice of the petition and they must have known the contents of the petition before it is actually allowed to be presented to the House?

Mr. SPEAKER : The contents of the petition were not made known to me. But, my permission has been taken for the presentation of the petition. So, the hon. Member's point does not arise.

Sri A. VEDARATHNAM : ஸார், ஒழுங்கு முறைக்கு விரோதமாக இருந்தும் இங்கே ஒரு மனு படிக்கப்பட்டு விட்டதால் அவையெல்லாம் நம்முடைய சட்டசபையின் ப்ரோசீடிங்ஸில் ஏற்கப்பட்டு விடும். ஆகையால் கனம் தலைவர் அவர்கள் அந்த விஷயத்தை சட்டசபையின் ப்ரோசீடிங்ஸி லிருந்து எக்ஸ்பஞ்சு செய்ய உத்தரவிடுவாரா என்பதை அறிய நான் விரும்புகிறேன்.

Mr. SPEAKER : The hon. Member need not have read the names. Anyway, he has read the names. There is no harm. That does not matter. I shall look into the legal and constitutional aspects and give my ruling in a day or two.

III.—GENERAL DISCUSSION ON THE DEMANDS FOR GRANTS FOR FURTHER EXPENDITURE IN THE YEAR 1957–58—*cont.*

***Sri S. M. ANNAMALAI :** சட்ட மன்றத்தலைவர் அவர்களே, இந்த உபமானியக் கோரிக்கையின்மீது ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப் படுகிறேன். சென்னை மவுண்ட் ரோடிலுள்ள பழைய சட்டசபை கட்டிடத்தை சிறு குழந்தைகளுடைய சினிமா காண்பிப்பதற்காக உபயோகப்படுத்தப்போவ தாகவும் அதற்காக 4 புரொஜக்டர் வாங்க 29,000 ருபாய் சாங்ஷன் செய்திருப்ப தாகவும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அத்துடன் இரண்டு ஆபரேட்டர்களை நிய மிப்பதற்கு என்றும் தொகை செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. இதை புதியதாகக் கருதி அதற்கு என்று டோகன் கிராண்டாக 100 ருபாய் கேட்கப்பட்டிருக் கிறது. சினிமா காட்டுவது என்று சர்க்கார் நிர்ணயம் செய்திருந்தால் அந்தத் தீர்மானத்தை சட்டசபைக்குக் கொண்டுவந்து அனுமதி பெற்றுக் கொண்டு அதன் பிறகு கோரிக்கையைக் கொண்டுவந்திருக்கலாம்.

10-10 a.m. இரண்டாவதாக, 19-வது பக்கத்தில் டிமாண்டு 11-ன் கீழ் அயிடம் (1) ஏ, பி, ஸி மூன்றையும் கூட்டினால் ரு. 7,70,200 வருவதாகக் கூறப் பட்டிருக்கிறது. அது சரியா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். ஆனால் நான் மூன்றையும் கூட்டி பார்த்ததில் ரு. 7,70,300 வருகிறது. ஆகையால், அதுபற்றி விளக்கம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

Mr. SPEAKER : நீங்கள் மேலே பேசிகொண்டு போகலாம். மந்திரி அவர்கள் தன் பதிலில் இது பற்றி விளக்கம் தருவார்.

Sri S. M. ANNAMALAI : அடுத்தபடியாக ராமனுதபுரம் ஜில்லா வில் நடந்த கலவரத்திற்காகவேண்டி ஆந்திர ராஜ்யத்திலிருந்து போலீஸை வரவழைத்தற்காக செலவழிக்கப்பட்ட தொகை ரு. 5,50,000 என்று கூறப் பட்டிருக்கிறது. இங்கு இருக்கக்கூடிய மலபார் போலீஸை அஸ்ஸாமுக்கு, நாக நாட்டிற்கு அனுப்பிவிட்டு, அண்டையிலுள்ள ஆந்திர ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்த போலீஸை ஏன் இங்கு கொண்டுவரவேண்டும் ? இதற்காக ஏறத் தாழ ரூ. 5,50,000 எதற்காக செலவு செய்யவேண்டும் ? நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய போலீஸை உபயோகப்படுத்தி நம் ராஜ்யத்தில் ஏற்படும் கலவரத்தை அடக்க முடியாதா ? இங்கு இருக்கும் போலீஸை வைத்துக்கொண்டே இந்தக் கலவரத்தை அடக்கக்கூடிய அக்கரை சர்க்கா ருக்கு கிடையாதா என்று கேட்கிறேன். அடுத்தபடியாக, சிறையிலுள்ள கைதிகளுக்காக ரூ. 6,50,400 கோரப்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் ' The excess is mainly due to the increase in the number of prisoners, என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு கைதிகள் அதிகமாகப் போய் விட்டார்கள் என்று அர்த்தம். சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டில் சென்னை சர்க்காரின் அடக்குமுறை அதிகமாகப் போய்விட்டதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். இத்துடன் என் பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

27th March 1958] [Sri C. Subramaniam]

கட்டப்படவேண்டும் என்பதே சர்க்காரின் கருத்து. ஆகவே, தாமதம் ஆனாலும் பரவாயில்லை. ஆகவே, கட்டிடங்கள் நன்கு கட்டப்படவேண்டும் என்றும் ஆறு மாதங்கள் அல்லது ஒரு வருஷத்திற்குள் அவைகள் விழுந்து விடக்கூடாது என்றும் உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்தபடியாக, நாம் கைக்கொண்டிருக்கும் திட்டங்கள் சரிவர நிறைவேற்றப்படுகிறதா இல்லை ஏதாவது கோளாறுகள் இருக்கிறதா என்று நாம் விழிப்புடனும் கவலையுடனும் பரிசீலிக்கவேண்டும். அந்த அடிப்படையில்தான் பப்ளிக் அக்கௌண்ட்ஸ் கமிட்டியும், எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியும் நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்து வருகிறது என்று நான் இந்த சபைக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அக்கமிட்டி அங்கத்தினர்கள் நன்கு செயல்படும் காரணத்தினால் இன்று அதிகாரிகளிடம் புது விழிப்பும் அக்கறையும், புது கவனிப்பும் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று நான் மிகவும் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே எல்லா விதங்களிலும் நமது நிர்வாக இயந்திரம் நல்ல முறையில் இயங்குவதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துவரப்படுகிறது. அதில் இந்த சபையும் நல்லதொரு பங்கெடுத்துக் கொள்கிறது என்பதுபற்றி நாம் மகிழ்ச்சிகொள்ளலாம். அதே முறையில், நிர்வாக இயந்திரம் நன்கு பழுதுபார்க்கப்பட்டு, நல்லமுறையில் நிர்வாகத்தை நடத்திச் செல்ல, துரிதமாக நடத்திச் செல்ல உதவி புரியக்கூடிய எல்லா முயற்சிகளையும் சர்க்கார் வரவேற்கும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, நாங்கள் குறை சொல்வதை இவர்கள் ஏதோ தங்கள் குறைகளாக எடுத்துக்கொள்ளுகிறார்கள் என்று கவலைப்படவேண்டியதற்கு அவசியமில்லை. ஆனால் நியாயமான முறையில் அவைகள் சொல்லப்படவேண்டும். நியாயமான முறையில் காரியங்களை எடுத்துச் சொல்வதினால் நல்ல பலன் ஏற்படும் என்பதை பப்ளிக் அக்கௌண்ட்ஸ் கமிட்டி, எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி, இவைகளில் இயங்குகிற எல்லாக் கட்சி அங்கத்தினர்களும் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். வெறும் கட்சிப் பிரசாரத்திற்காக மட்டும் குற்றங்குறைகள் காண்பது, தங்கள் லட்சிய அடிப்படையில் குற்றங்குறைகள் சொலவது என்று வரும்போது அவைகளுக்கு பதில் சொல்லவேண்டி வருகிறது. அதனால் எந்தவிதமான பலனும் ஏற்படாமல் போகிறது. ஆகவே, இச்சபை அங்கத்தினர்கள் நல்ல முறையில் நிர்வாகம் நடக்கவேண்டுமென்று அக்கரை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கக்கூடிய குறைகளை எடுத்துச் சொல்வது என்றால் சர்க்கார் அதை என்றைக்கும் வரவேற்கும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்த உபமான்யங்களை இப்பொழுது ஒவ்வொன்றாக இச்சபைமுன் வைக்கும்போது அவைகளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The Hon. Minister may now move the demands one by one and I will put them to the vote of the House.

V.—VOTING OF DEMANDS FOR GRANTS FOR FURTHER EXPENDITURE IN THE YEAR 1957-58.

DEMAND I—LAND REVENUE DEPARTMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governer, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 18,03,500 under Demand I—Land Revenue Department."

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 18,03,500 under Demand I—Land Revenue Department."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND II—EXCISE DEPARTMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 55,900 under Demand II—Excise Department."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 55,900 under Demand II—Excise Department."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND III—STAMPS ADMINISTRATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 77,600 under Demand VI—Motor Vehicles Acts tration."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 7,72,000 under Demand III—Stamps Administration."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND IV—FOREST DEPARTMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 4·49,900 under Demand IV—Forest Department."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 4,49,900 under Demand IV—Forest Department."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND VI—MOTOR VEHICLES ACTS ADMINISTRATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs 77,600 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration."

27th March 1958]

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 77,600 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND VII—GENERAL SALES TAX AND OTHER TAXES AND DUTIES ADMINISTRATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs 12,06,400 under Demand VII—General Sales Tax and Other Taxes and Duties Administration."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 12,06,400 under Demand VII—General Sales Tax and Other Taxes and Duties Administration."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND VIII—IRRIGATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 60,28,900 under Demand VIII—Irrigation."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 60,28,900 under Demand VIII—Irrigation."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND IX—HEAD OF STATE, MINISTERS AND HEADQUARTERS STAFF.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 400 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters staff."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 400 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters staff."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND X—STATE LEGISLATURE.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 10,04,800 under Demand X—State Legislature."

MR. SPEAKER : Motion moved—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 10,04,800 under Demand X—State Legislature."

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

" That the allotment of Rs. 10,04,800 under Demand X—State Legislature be reduced by Rs. 100."

I am not speaking on the cut motion, Sir. It may be put to the vote of the House without a discussion.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 10,04,800 under Demand X—State Legislature be reduced by Rs. 100."

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 10,04,800 under Demand X—State Legislature."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XI—DISTRICT ADMINISTRATION AND MISCELLANEOUS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 47,17,700 under Demand XI—District Administration and Miscellaneous."

MR. SPEAKER : Motion moved—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 47,17,700 under Demand XI—District Administration and Miscellaneous."

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

" That the allotment of Rs. 47,17,700 under Demand XI—District Administration and Miscellaneous be reduced by Rs. 100."

This may also be put to the vote of the House without discussion.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 47,17,700 under Demand XI—District Administration and Miscellaneous be reduced by Rs. 100."

The cut motion was put and lost.

27th March 1958]

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 47,17,700 under Demand XI—District Administration and Miscellaneous."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XII—ADMINISTRATION OF JUSTICE.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,52,600 under Demand XII—Administration of Justice."

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,52,600 under Demand XII—Administration of Justice."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XIII—JAILS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 12,21,400 under Demand XIII—Jails."

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 12,21,400 under Demand XIII—Jails."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XIV—POLICE.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 74,19,300 under Demand XIV—Police."

SRI M. KALYANASUNDARAM : Sir, in view of the explanation given by the Hon. Minister, I do not move my cut motion.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 74,19,300 under Demand XIV—Police."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XV—EDUCATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 9,63,700 under Demand XV—Education."

[27th March 1958

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 9,63,700 under Demand XV—Education."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XVII—PUBLIC HEALTH.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 200 under Demand XVII—Public Health."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 200 under Demand XVII—Public Health."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XVIII—AGRICULTURE AND FISHERIES.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 400 under Demand XVIII—Agriculture and Fisheries."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 400 under Demand XVIII—Agriculture and Fisheries."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XIX—VETERINARY.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 200 under Demand XIX—Veterinary."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 200 under Demand XIX—Veterinary."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XX—CO-OPERATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XX—Co-operation."

27th March 1958]

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XX—Co-operation."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXI—INDUSTRIES AND CINCHONA.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 500 under Demand XXI—Industries and Cinchona."

MR. SPEAKER : Motion moved—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 500 under Demand XXI—Industries and Cinchona."

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

" That the allotment of Rs. 500 under Demand XXI—Industries and Cinchona be reduced by Re. 1."

MR. SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 500 under Demand XXI—Industries and Cinchona be reduced by Re. 1."

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 500 under Demand XXI—Industries and Cinchona."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXII—HARIJAN UPLIFT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 300 under Demand XXII—Harijan Uplift."

MR. SPEAKER : Motion moved—

" That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 300 under Demand XXII—Harijan Uplift."

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

" That the allotment of Rs. 300 under Demand XXII—Harijan Uplift be reduced by Re. 1."

MR. SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 300 under Demand XXII—Harijan Uplift be reduced by Re. 1."

The cut motion was put and lost.

[27th March 1958

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 300 under Demand XXII—Harijan Uplift."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXIV—CIVIL WORKS—WORKS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,83,03,700 under Demand XXIV—Civil Works—Works."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,83,03,700 under Demand XXIV—Civil Works—Works."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXV—CIVIL WORKS—ESTABLISHMENT AND TOOLS AND PLANT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 14,43,400 under Demand XXV—Civil Works—Establishment and Tools and Plant."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 14,43,400 under Demand XXV—Civil Works—Establishment and Tools and Plant."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXVI—CIVIL WORKS—GRANTS-IN-AID.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XXVI—Civil Works—Grants-in-Aid."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XXVI—Civil Works—Grants-in-Aid."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXVIII—FAMINE.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 6,65,700 under Demand XXVIII—Famine

27th March 1958]

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 6,65,700 under Dmand XXVIII—Famine."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXIX—PENSIONS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 9.88,400 under Demand XXIX—Pensions."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 9,88,400 under Demand XXIX—Pensions."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXX—STATIONERY AND PRINTING.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 28,15,800 under Demand XXX—Stationery and Printing."

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 28,15,800 under Demand XXX—Stationery and Printing."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXXI—MISCELLANEOUS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XXXI—Miscellaneous.'

MR. SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 100 under Demand XXXI—Miscellaneous."

The demand was put and carried and the grant was made

DEMAND XXXIII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 3,25,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses."

MR. SPEAKER: Motion moved—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 3,25,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses."

SRI M. KALYANASUNDARAM: Mr. Speaker, Sir, I move—

"That the allotment of Rs. 3,25,400 under Demand XXXIII —Road Transport Schemes—Working Expenses—be reduced by Rs. 100."

MR. SPEAKER: The question is—

"That the allotment of Rs. 3,25,400 under Demand XXXIII —Road Transport Schemes—Working Expenses—be reduced by Rs. 100."

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 3,25,400 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXXV—CAPITAL OUTLAY ON FORESTS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 2,92,200 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forests."

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 2,92,200 under Demand XXXV—Capital Outlay on Forest."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXXVI—CAPITAL OUTLAY ON IRRIGATION.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,09,02,100 under Demand XXXVI—Capital Outlay on Irrigation."

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,09,02,100 under Demand XXXVI—Capital Outlay on Irrigation."

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXXVII—CAPITAL OUTLAY ON PUBLIC HEALTH

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,54,40,700 under Demand XXXVII—Capital Outlay on Public Health'.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,54,40,700 under Demand XXXVII—Capital Outlay on Public Health'.

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XXXIX—CAPITAL OUTLAY ON INDUSTRIAL DEVELOPMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 300 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development'.

MR. SPEAKER : Motion moved—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 300 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development'.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 300 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development—be reduced by Re. 1'.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 300 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development—be reduced by Re. 1'.

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not execeeding Rs. 300 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development.'

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XL—CAPITAL OUTLAY ON CIVIL WORKS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 900 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works'.

[27th March 1958

MR. SPEAKER : Motion moved—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 900 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works'.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 900 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works—be reduced by Re. 1.'

MR. SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 900 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works—be reduced by Re. 1.'

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 900 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works'.

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 24,97,000 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes'.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 24,97,000 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes'.

The demand was put and carried and the grant was made

DEMAND XLIII—COMMUTED VALUE OF PENSIONS.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,64,500 under Demand XLIII—Commuted Value of Pensions'.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,64,500 under Demand XLIII—Commuted Value of Pensions'.

The demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND XLIV—CAPITAL OUTLAY ON SCHEMES OF STATE TRADING.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,64,78,600 under Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading'.

MR. SPEAKER : Motion moved—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,64,78,600 under Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading'.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 1,64,78,600 under Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading be reduced by Rs. 100.'

MR. SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 1,64,78,600 under Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading be reduced by Rs. 100'

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 1,64,78,600 under Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading.'

The demand was put and carried and the grant was made

DEMAND XLV—LOANS AND ADVANCES BY THE STATE GOVERNMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 99,16,200 under Demand XLV—Loans and Advances by the State Government.'

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 99,16,200 under Demand XLV—Loans and Advances by the State Government.'

The demand was put and carried and the grant was made.

VI.—ANNOUNCEMENT BY THE HON. SPEAKER *RE* MADRAS APPROPRIATION (No. 2) BILL, 1958.

MR. SPEAKER : I have to announce that the Governor of Madras has given his recommendation to the introduction in the Madras Legislative Assembly of the Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1958 and also the consideration of the said Bill by the Assembly.

VII.—GOVERNMENT BILL.

THE MADRAS APPROPRIATION (NO. 2) BILL, 1958.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I beg leave to introduce the Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1958.

MR. SPEAKER : The question is—

'That leave be granted for the introduction of the Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1958'.

The motion was put and carried.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced.

VIII.—BUDGET FOR THE YEAR 1958-59—VOTING OF DEMANDS FOR THE YEAR 1958-59—*cont.*

DEMAND XXXII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

MR. SPEAKER : Now we shall proceed with the Demand for Grants, Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a sum of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses'.

10-58 a.m. கனம் சபாநாயகர் அவர்களே இந்த மான்ய கோரிக்கை சம்பந்தமாக ஒரு சிறிய அறிக்கையைத் தயாரித்து அங்கத்தினர்கள் எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த சமயத்தில் ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகளை மாத்திரம் சொல்லிக்கொண்டு இறுதியில் பதில் அளிக்கின்ற சமயத்தில் இதைப்பற்றி விரிவாக பதில் கொடுக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த நடைமுறை வருடத்தில் 60 புது பஸ்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. நடைமுறை வருடத்தில் 13 கோடி 47 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பொதுமக்கள் இதில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு என் நன்றி. அதற்கு முந்திய வருஷத்தில் 12 கோடி 29 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மக்கள்தான் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். இப்போது நடைமுறை வருடத்தில் கிட்டத்தட்ட 20 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பிரயாணிகள் இதில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகின்றபொழுது எந்த அளவுக்கு நம்முடைய சர்க்கார் போக்குவரத்துத்துறையில் சேவை செய்திருக்கிறது என்பது நன்றாகத் தெரியும். அடுத்தபடியாக முக்கியமாக கவனிக்கவேண்டியது நம்முடைய பஸ்கள் 1956-ம் வருடத்தில் ஒரு கோடி 33 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மைல்கள் பிரயாணம் செய்தன. இப்போது நடைமுறை வருடத்தில் ஒரு கோடி 40 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மைல்கள் ஓடியிருக்கின்றன. இன்னும் இந்த பஸ்கள் மைல் ஒன்றுக்கு சராசரியாக ஒரு ரூபாய் இருபது நயாபைசா சம்பாதித்திருக்கிறது. பஸ்கள் வைத்திருக்கிற பெரிய முதலாளிகள் எல்லோரும் ஒரு ரூபாய்க்கு மேல் ஒரு மைலுக்கு வருமானம் வந்தால், நல்ல வருமானம் என்று ஒத்துக்கொள்வார்கள். செலவை எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கிறபொழுது, ஒரு மைலுக்கு ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசா செலவு ஆகியிருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசாவில்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

பலவித மற்ற செலவும் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. Accidents ரிசர்வ் நிதிக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை, Depreciation ரிசர்வ் நிதிக்காக ஒதுக்கப் பட்ட தொகை, இன்னும் நாம் வாங்கிய முதலீட்டுக் கடனுக்காக சர்க்காருக்கு வட்டி செலுத்தவேண்டிய தொகை ரூ. 10 லட்சம் இருக்கும், இதையெல்லாம் சேர்த்து, ஒரு மைலுக்கு ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசா செலவாகிறது என்று கணக்கு கொடுத்திருக்கிறது. இந்த ரிசர்வ் நிதிகளுக் காக ஒதுக்கிய தொகை ஒரு மைலுக்கு 20 நயாபைசா. "Working expenses" என்று சொல்லுகிற அளவுக்குப் பார்ப்போமேயானால்; ஒரு மைலுக்கு 88 நயாபைசாதான் செலவாகிறது. சென்னை ராஜ்யத்திலே மிகப் பிராபல்யமாக ஓட்டுகிற மற்றொரு பஸ் கம்பெனியினுடைய செலவை நான் கேட்டு அறிந்துகொண்டதில், அவர்களுடைய செலவும் ஒரு மைலுக்கு 88 நயாபைசாதான் ஆகிறது என்று தெரியவருகிறது.

மற்ற விவரங்கள் கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசியபிறகு கொடுக்கலா மென்று நினைக்கிறேன். இரண்டு மூன்று தினங்களுக்கு முன்னதாக நம்முடைய சென்னை ராஜ்ய பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் விஷயமாக ஒரு விபத்து ஏற்பட்டதைக் குறித்து சில கேள்விகள் போட்டதன்பேரில் நான் விவரங்கள் கேட்டு அறிந்துகொண்டிருக்கிறேன்: அவற்றை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லலாமென்று நினைக்கிறேன். இந்த விபத்துக்குள்ளான பஸ்ஸை ஓட்டியவர் சரியான பயிற்சி பெற்றவரா என்று கேட்கப்பட்டது. அவர் பயிற்சிபெற்றவர், "Qualified driver with heavy endorsement and badge" என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இரண்டாவதாக அவர் எப்பொழுது நியமிக்கப்பட்டார் என்று கேட்கப்பட்டது. திருவாங்கூர் கொச்சியிலிருந்து இந்த பஸ்களை மாற்றியபொழுது ஒரு சிலரின் பெயரைக் கொடுத்து அவர்களை இங்கே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கொடுக்கப் பட்ட லிஸ்டில் இருக்கக்கூடிய டிரைவரில் ஒருவர். அவர் இந்தத் திருவிழா வுக்காக மாத்திரம் வேலையில் அமர்த்தப்படவில்லை. "ரெகுலர் வேக்கன்ஸி" யில் அவருக்கு வேலை கொடுக்கப்பட்டது. நம்முடைய சென்னை ராஜ்ய பஸ் நிர்வாகத்தில் இருக்கிற முறைப்படி, 12 மாதகாலம் "Daily paid worker" ஆக இருந்தால் அவர்களுக்கு பர்மனென்ட் ஆக வேலை கொடுக்கப்படும். இந்த 12 மாத காலத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு 22 நாட்கள் வேலை செய்யவேண்டும். அவ்வாறு செய்தால் அவர்களுக்கு பெர்மனன்ஸி கிடைத்துவிடும். இந்தவிதமான காலி ஸ்தானத்தில் தான் அவர் நியமிக்கப்பட்டார்.

அடுத்தபடியாக, நிர்வாக ஹானரரி டைரக்டர் விபத்து நடந்த இடத் திற்கு செல்லவில்லை என்று குறிப்பிட்டு சொல்லப்பட்டது. அதைப் பற்றியும் நான் கேட்டு அறிந்ததில், அது சரியல்ல என்பதையும் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறேன். மற்ற விவரங்களை பதில் சொல்லும்பொழுது சொல்லலாமென்று இப்பொழுது நிறுத்திவைத்துக்கொள்கிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கும்படி எல்லா அங்கத்தினர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI C. NATARAJA ODAYAR : On a point of information, Sir, கனம் மந்திரி அவர்கள் சென்ற ஆண்டில் 13 கோடி மக்கள் பிரயாணம் செய்ததாகவும், அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவிப்பதாகவும் சொன்னார்கள். அவர்களில் நின்றுகொண்டு பிரயாணம் செய்தவர்கள் எத்தனைபேர் என்ப தைச் சொல்லமுடியுமா என்று கேட்கிறேன். (சிரிப்பு)

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : நின்றுகொண்டு சென்ற வர்களுக்கு அதிகமான நன்றி. உட்கார்ந்து சென்றவர்களுக்கு குறைவான நன்றி........(பலத்த சிரிப்பு.)

MR. SPEAKER : எதிர் கட்சியில் ஸ்ரீ டி. எஸ். ராமசுவாமி பிள்ளை அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் 144-வது பிரேரணையை ஆதரிப்பதாகச் சொன்னார்கள். How long will the Hon. Minister take ?

[27th March 1958

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Half an hour.

MR. SPEAKER : Yes; according to the agreement arrived at, fifteen minutes are set apart for one of the Opposition leaders. We have 80 minutes left.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : Why not we sit in the afternoon?

MR. SPEAKER : The Business Advisory Committee has allotted two hours for this Demand. Therefore, only eight hon. Members can speak. Let Mr. Ramaswami move his cut motion. I will allow him ten minutes; so also for other Members, I will allow ten minutes each. The Leader of the Opposition party will have fifteen minutes.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : Sir, I move—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

MR. SPEAKER : Motion moved—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த வெட்டுப் பிரேரணை மீது பேசுவதற்கு முன்னால், ஒரு விஷயத்தை முக்கியமாக கூற விரும்புகிறேன். ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி உண்மையிலேயே எனக்கு சந்தோஷம். காரணம் என்னவென்றால் இந்த இலாக்காவை தலைமை தாங்கும் அமைச்சர் அவர்களும், இலாக்காவிலுள்ளவர்களும் குறைகளை எடுத்துச் சொன்னால் அதைத் தப்பாக எடுத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள். நல்லெண்ணத்தோடு, நீதியை அடிப்படையாகக் கொண்டு சொல்வதாகக் கருதுவார்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். குறைகளை எடுத்துச் சொல்வதில் சந்தோஷம் கிடையாது. தேசீயமயமாக்கப்பட்ட ஒரு பெரிய தொழிலிலுள்ள குறைபாடுகளையும் தவறுகளையும் எடுத்துச் சொல்லவில்லையென்றால், நாம் சோஷலிஸ சமதர்மத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட ஒரு சமுதாயத்தை ஏற்படுத்தப் போகிறோம் என்று சொல்லும் போது, நிச்சயமாக ஒரு பெரும் கடமையிலிருந்து தவறியதாகத் தோன்றும். ஆகையால் தான் நான் இதை வற்புறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன்.

எனக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பத்து நிமிஷங்களுக்குள்ளாக இதைப்பற்றிப் பேச முடியுமென்று நான் கருதவில்லை. இதிலே பலவிதமான குறை பாடுகள் இருக்கின்றன. ஒரு நாள் பூராவும் ஒதுக்கினாலும், இதைப்பற்றி விவாதிக்க முடியும். சோஷலிஸ சமுதாயத்தை உருவாக்க வேண்டு மென்ற லட்சியத்தை வைத்துக்கொண்டிருக்கும்பொழுது, நம் நாட்டிலே கட்டப்படும் அணைக்கட்டுகளையெல்லாம் கோயில்களாகக் கருதி, பயபக்தியோடு பூஜிக்கவேண்டுமென்று நம்முடைய பிரதம மந்திரி ஜவஹர்லால் நேரு கூறியதுபோல், சோஷலிஸத்தை அடிப்படை லட்சியமாகக்கொண்டுள்ள மக்களும், தேசமும், சோஷலிஸ சமுதாயம் உருவாக வேண்டுமென்ற ஆர்வம் படைத்தவர்களாக இருப்பார்களேயானால், அதற்கு ஒரே ஒரு உரைகல் தான் இருக்கிறது. அது என்னவென்றால், பொது உடமையாக்கப் பட்ட தொழில்கள் சரியாக நடத்தப்படுகின்றனவா என்பதுதான். நிச்சய மாக நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்து இலாக்காவானது, தனியார் நடத்தும் தொழிலைவிட மிகவும் கேவலமாக இருக்கிறது என்றால், நடைமுறையில்

[Sri T. S. Ramaswamy Pillai] 27th March 1958]

நாம் சோஷலிஸ சமுதாயத்திற்கு எதிராகத்தான் பிரசாரம் செய்கிறோம் என்று அர்த்தம். இன்றைய தினம் டி.வி.எஸ். போன்ற தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நல்ல முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்தும்பொழுது அரசாங்கத்திற்கு மட்டும் ஏன் முடியவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கேள்வி. ஹைதராபாத்திலும், பம்பாயிலும் சிறந்த முறையில் நடத்துகிறார்கள். அங்கே மேலும் மேலும் முன்னேறிக்கொண்டு வருகிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நிலைமை எப்படியிருக்கிறது என்று பார்க்கும்போது, நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலே, ஹானரரி டைரக்டர், டெபுடி டைரக்டர் போன்றவர்களுக்கு எல்லாம் அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுக்கும்பொழுது பஸ்களை ஓட்டும் தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வேலை நிர்ணயம் கிடையாது. அவர்கள் திடீரென்று டிஸ்மிஸ் செய்யப்படுகிறார்கள். மேல் அதிகாரிகளின் தயவை எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கவேண்டியிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியிலிருந்து தொழிலாளர்களை நாம் எடுத்துக்கொண்டபொழுது நமது பண்பாட்டிற்கு விரோதமான முறையில் நடந்துகொண்டிருக்கிறோம். ஒரு சில விஷயங்களை அட்மினிஸ்டிரேஷன் ரிப்போர்ட்டிலிருந்து நான் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இப்பொழுது சில புள்ளி விவரங்களை தெரிவிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். 1954-ம் ஆண்டு 226 பேர்களை வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டது. ஆனால் 31 பேர்கள் வேலை வேண்டாம் என்று சொல்லி 'ரிசைன்' செய்துவிட்டார்கள். 1955-ம் வருஷம் 29 பேர் 'ரிசைன்' 11-10 a.m. செய்திருக்கிறார்கள். 1956-ம் வருஷம் 29 பேர் 'ரிசைன்' செய்திருக்கிறார்கள். வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டவர்களும் அதிகமான பேர். 1954-ம் வருஷம் 45 ஆட்களும், 1955-ம் வருஷம் 51 ஆட்களும், 1956-ம் வருஷம் 41 ஆட்களும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டு எடுத்துக்கொண்ட 5, 6 வருஷங்களிலேயே சில தொழிலாளர்கள் ரிடையராகி இருக்கிறார்கள். இதிலிருந்து வாலிபர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளவில்லை என்று தெரிகிறது. இதே சமயத்தில் கன்னியாகுமரியைப் பார்த்தால், அங்கு 20 வருஷங்களுக்கு முன் சர்க்கார் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்ட போதிலும் அங்கு ரிடையர் ஆனவர்கள் சமீபத்தில் இல்லை. கன்னியாகுமரியில் நடந்த ஒரு விஷயம் சபையில் உள்ள அங்கத்தினர்கள் கவனத்தைக் கவர்ந்திருக்கிறது. அதைப்பற்றி இரண்டு பெரிய பத்திரிகைகளும் எழுதியிருக்கின்றன. இந்த சம்பவத்தைப் பார்த்து தேசீய மயமாக்குவதே தவறு என்று நினைக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படக்கூடாது என்பதுதான் என் கருத்து. நான் சோஷலிசத்திலே நம்பிக்கை உடையவன். நிச்சயமாக இவைகளை நன்றாக நடத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. இந்த பஸ்களில் லீகேஜ் மற்றும் இதர குறைபாடுகள் இருந்தால் அதற்கு யார் பொறுப்பாளியாக இருந்தாலும் அவர்களுக்கு தக்க தண்டனை கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இது வெறும் வார்த்தையிலோ அல்லது ஏட்டு அளவிலோ இருந்துவிடக்கூடாது.

கன்னியாகுமரியில் உள்ள நிலைமையை சற்றுப் பார்ப்போம். இருபது வருஷங்களுக்கு முன்பு அங்கு டிரான்ஸ்போர்ட் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1954-ம் வருஷத்திற்கு அப்புறம் ஒருவரையும் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. அங்கு பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் ஆட்களை பொறுக்கி எடுக்கிறார்கள். அங்கு ஆட்களை டிஸ்மிஸ் செய்வது இல்லை. ஆகவே வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டவர்கள் சாசுவதமாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, 1954, 1955, 1956 வருஷங்களில் புதிய ஆட்களை எடுக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லாமல் போய்விட்டது.

கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இந்த மூன்று வருஷங்களில் ஒருவரும் 'ரிசைன்' செய்யவில்லை, வேலையிலிருந்து நீக்கப்படவில்லை, ஒருவரும் இறந்தும் போகவில்லை.

இங்கு நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்று பார்த்தால் 1954-ல் 29 ஆட்களும், 1955-ல் 36 ஆட்களும், 1956-ல் 20 ஆட்களும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். 'ரிடக்ஷன்' என்ற வகையில் 1954-ல் 116

[Sri T. S. Ramaswami Pillai] [27th March 1958

ஆட்களும், 1955-ல் 72 ஆட்களும், 1956-ல் 25 ஆட்களும் தண்டிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இவைகள் எல்லாம் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா கொடுத்த தகவல்கள். தொழிலாளர் பிரதிநிதி, தொழிலாளர் வீரர் என்று சொல்லக் கூடிய தொழில் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நான் கண்ணீர் வடித்துக் கொண்டு இந்த தகவல்களை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது.

அதிகம் பிரயாணிகளை ஏற்ற மறுத்த கண்டக்டர்கள் தண்டிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா என்று நான் சமீபத்தில் ஒரு கேள்வி கேட்டேன். இது விஷயத்தில் கன்னியாகுமரியில் நாகராஜன் என்ற கண்டக்டருடைய 'இன்கிரிமெண்ட் பார்' செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றி அங்கு உள்ள சங்கம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு எழுதியிருக்கிறது. நான் இதைப்பற்றி டைரக்டர் அவர்களிடம் சொன்னதும் உண்டு. அது இப்போது அப்பீலில் வந்து கொண்டிருக்கிறது.

கன்னியாகுமரி பகுதியில் 1954, 1955, 1956 வருஷங்களில் யாருக்கும் தண்டனை கொடுக்கப்படவில்லை.

இங்கு 500 மைலுக்கு ஒரு பஸ் நின்று விடுகிறது. ஆனால் கன்னியாகுமரியில் 10,000 மைலுக்கு 0·57 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது 20,000 மைலுக்கு ஒரு வண்டி நிற்கிறது. இங்கு நிலைமை இப்படியிருக்கும்போது இவர்கள் அங்கே போய் என்ன சீர்திருத்தம் செய்ய முடியும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The breakdowns in the year 1957 were 17·12 for 10,000 miles. In the previous year the number was 21·11.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: இங்கு டீசல் ஆயில் உபயோகிக்கும் பஸ் ஒரு காலனுக்கு 13 மைல்தான் போகிறது. கன்னியாகுமரியில் இருக்கும் பஸ்கள் இன்னும் அதிக மைல்கள் ஓடுகின்றன.

இப்பொழுது ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப்பற்றி குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்த பஸ் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட டிரைவர் தாசய்யன் என்பவன் 1956-ம் வருஷம் டிசம்பர் மாதம் 13-ந் தேதி வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டான். அவனை பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் மூலமாக டெஸ்ட் செய்து எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அவர்கள் ஆட்களை எடுத்தால் தேர்ச்சி பெற்றதற்கு சர்ட்டிபிகேட்டு கொடுக்கிறார்கள். இந்த டிரைவரை செகிங் இன்ஸ்பெக்டரும், போர்மனும் டெஸ்ட் செய்தபோது அதில் தேர்ச்சி அடையவில்லை என்று தெரிகிறது.

விபத்து நடந்த அன்று டைரக்டர் அவர்கள் அங்கு சென்றிருக்கலாம். ஆனால் அவர் அன்றைய தினம் செல்லவில்லை. கேரள அரசாங்கம் அவர்களை எடுத்து ஆஸ்பத்திரிக்கு கொண்டுபோய் விட்டிருக்கிறார்கள். பாட்மிண்டன் விளையாடும்போது இரண்டு பேர் இறந்து போனார்கள் என்ற தகவல் கிடைத்தது.

MR. SPEAKER: The hon. Member has taken fifteen minutes.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: I have finished.

MR. SPEAKER: All the leaders of parties and other members have expressed themselves in favour of an afternoon sitting. 2 மணி நேரம் போதாது, இன்னும் அநேக மெம்பர்கள் பேசவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் சபை 1 மணிக்கு எழுந்திருந்து பிற்பகல் 3 மணிக்கு கூடி 5 மணி வரை விவாதிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: 3 மணிக்கு கௌன்சில் கூடுகிறது.

MR. SPEAKER: அப்படியானால் 1½ மணிக்கு சபை கலைந்து பிறகு பிற்பகல் 3½ மணியிலிருந்து 5½ மணி வரை இந்த மானியத்தின்மேல் விவாதம் நடக்கும். அந்த இரண்டு மணி நேரத்தில் பல அங்கத்தினர்கள் பங்கு எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சந்தோஷத்தோடு சொல்கிறேன்.

27th March 1958]

* SRI T. T. DANIEL : Mr. Speaker, while supporting the Demand, I would like to place before the Government certain facts for their consideration. It is my firm belief that our Government should nationalize the entire transport system in our State. There may be hurdles, obstacles, inconveniences and difficulties in the beginning. But if the Government have got the requisite boldness, they can surmount all these. The explanation that is given by the Hon. Minister for not nationalizing the entire transport system in the State is that the Government have not got funds, and that, therefore, they are thinking of piece-meal nationalization. I would tell the Hon. Minister that, the people of the State are behind the Government and that the excuse of lack of funds offered by the Government is not convincing.

Sir, I welcome the decision of the Government to expand the Madras Transport unit. But I am at a loss to understand why the Kanyakumari transport unit should not also be expanded. At present, I understand that only 40 routes in Kanyakumari area have been nationalized and that the total length covered by these routes is 500 miles. There are other mofussil routes equally lucrative which act as feeder routes to the Transport system in the Kanyakumari area. If these routes are also nationalized and if the route from Nagerkoil to Tirunelveli is also taken over by the Government, the Kanyakumari transport system will be an effective administrative unit by itself with a stupendous and gigantic workshop situated at Nagerkoil. I must also point out that there seems to be a wrong impression in the minds of the people of that area as well as the public in other parts of the State that before that area was added on to the Madras State, everything was well with the transport system in that area. This is an absolutely erroneous view. I would tell the Government and the hon. Members here that there has been a mischievous propaganda systematically carried on in several quarters which are always against the merger that things were better before merger. This will not solve problems but create new ones. They have successfully created that impression. It is high time that the Government took steps to convince the people of the area that things were equally bad, if not worse, even before merger so far as transport was concerned. There was overloading before merger. The rotten buses which are now running, were running even before merger. I would point out that this does not mean that things have not improved in the Kanyakumari area. There are difficulties. I would draw the attention of the Hon. Minister to the assurance that was given on the floor of the House with reference to my question on 27th July 1957 that 24 new buses would be sent to the Kanyakumari area and express my thanks to him for having fulfilled that assurance. I would say that the difficulties that have arisen in the matter of successfully operating the transport system there are difficulties which were actually created by the erstwhile Travancore-Cochin State at the time the question of assets and liabilities was discussed. Rotten buses were handed over to us. The Government were not kind enough, generous

[Sri T. T. Daniel] [27th March 1958

enough to spare new buses at the time of division of assets and liabilities. The Hon. the Minister has said that 32 rotten buses, useless buses, were given to us. That is the main difficulty. The Government have now allotted only 30 lakhs of rupees for the purchase of buses. This amount is rather meagre and the Government should find funds for purchasing more buses. The Estimates Committee has also expressed the view that most of the buses operating in the Kanyakumari area are useless buses. Sir, most of these buses are petrol buses and it is stated that if they are fitted with diesel engines, the profit will increase. I hope this will be done soon.

Regarding waiting sheds at bus stops, I would say that the Government have to construct many. There are no good waiting sheds in our district—e.g., Monday Market, Neyyoor, Thoduvatti and Villukuri—and we can see at these places ladies with babies in their arms exposed to the heat of the sun. It is good on the part of the Government to begin the construction of a new workshop at Nagerkoil. This was a demand we made even before the erstwhile Travancore-Cochin Government some years ago. But our cry in the Legislature was a cry in the wilderness. But here, we find a Government with a changed heart, a Government having goodwill towards us. It is really good on the part of the Government to set apart three lakhs of rupees for the construction of the workshop.

Regarding service conditions, there is difference between those in Madras City and the conditions obtaining in Kanyakumari. But, Sir, most of the conductors and checking inspectors in Kanyakumari are graduates and graduates in law. Any way, we are not satisfied with the service conditions of the assistant inspectors and the conductors in the City Transport service. I would request the Government seriously to consider this question and to see that their condition is also ameliorated.

Sir, I would be failing in my duty if I did not say something about the tragic accident that occurred to a State Transport bus on the 10th of this month. I had the opportunity to visit the scene of occurrence of the accident and the Oolloor Hospital at Trivandrum to which the injured persons were taken. I met the injured persons and I still remember the old men and women with folded hands and with tears gathering in their eyes, telling me that nobody in the district came along to take them to the hospital. It pains me to tell that the officers of the district have brought a bad name to the entire Transport Department. They have blurred the fair name of the Hon. Minister. They must have shown some human consideration to the injured. That is all what the public want. Human sympathy transcends all transport rules. The District Collector may say that he is above transport rules and that he is not bound to go to the hospital and see the injured. I would ask the Hon. Minister to take note that the officers should change their attitude. They should forget that they are officers of the East India Company. People's minds have changed. The

27th March 1958] [Sri T. T. Daniel]

Government is run by the people's representatives. The public expect human consideration from the Government. If the Honorary Director had visited the hospital, how glad I would have been and how happy the people would have been! Perhaps it is an unwanton slip. I do not think such slips will ever occur in our life. About 87 poor Harijans were involved in that accident. Perhaps I believe that the District Collector and the other Transport Officers would have rushed to the hospital if some rich millionaire was involved in the accident. Or, they would have visited the hospital if some M.L.A., or some Minister was involved in the accident. Whatever it is, it is not good that they have not visited the injured in the hospital. When the people were seriously injured and when they were bleeding with grief, these officers have not visited them. So, there is no wonder there is distontentment in the district that the officers have not conducted themselves well and that they have not risen to the level expected of them. The District Collector could have gone to the hospital and could have given a word of consolation to the injured. We are told that the injured experienced considerable difficulty in returning to their respective places as soon as they were discharged from the hospital. The Kerala Government had a technical difficulty in giving money. Our Government could have made some contribution immediately at least from the accident fund and could have asked the Superintendent to give first-aid to the injured without delay. Sir, my question was given to the Hon. Speaker some 14 days back. Even after the lapse of 14 days, the officers have not given the correct answer. Even with regard to the number of deaths, we did not have correct figures. Correct details are not furnished. I have the names of the deceased. One Subashini, a lady, died the next day; she was admitted into the hospital. One Krishna Nayar, a native of a village near Trivandrum, succumbed and one Chellappan of Varkalai also died. I think the deceased lady's husband was discharged and I hear that he would also have died. With these few observations, I conclude my speech, Sir.

* **Sri C. R. RAMASWAMI**: சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை வெளியிட முன்வந்துள்ளேன். பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் மிகவும் லாபகரமானது என்பதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. அரசாங்கம் நடத்தும்போது லாபம் ஒன்றையே எதிர்பார்த்து நடத்தக்கூடாது. அரசாங்கம் நல்ல முறையில் இதை நடத்துகிறார்கள். இரண்டு வருஷ காலமாக கண்காணிப்புடன் இருந்து ஊழல்களை அகற்றி நல்ல முறையில் நடத்துகிறார்கள் என்பதைப்பற்றி சந்தேகமில்லை. யார் என்ன சொன்னாலும் இதை மறுக்கமுடியாது. இதிலே முக்கியமாக மந்திரி வெங்கட்ராமன் அவர்களுக்கு நமது பாராட்டு உரித்தானது. தொழிலாளிகளுக்கு 16 துறைகளில் எல்லா சலுகைகளும் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இவைகளெல்லாம் முன் காலத்தில் இல்லை. ஆனாலும் அவைகளுக்காக ஒரு விதமான பாராட்டுதல்களையும் காணோமே என்று வருந்துகிறேன்.

1940-ல் மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸ் கார்னருக்கு இரண்டரை அணா தான் கட்டணம். ஆனால் அது இப்பொழுது மூன்றரை அணா. இதற்குக் காரணம் என்ன ? இதே மாதிரி பல வழிகளிலும் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் சர்க்கார் கவனித்து கட்டணத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு

நல்ல சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டியது அவசியமே. ஆனால் சாதாரண மக்கள் பஸ்களை உபயோகிக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் செல்லக்கூடிய சௌகரியத்தை ஏற்பாடு செய்யவேண்டியது அவசியம்.

இந்த ஆண்டு அறிக்கையில் 1957-ம் வருஷம் மார்ச்சுமீ 31உ கணக்குப்படி 445 பஸ்கள் சென்னையில் இருப்பதாக சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் இப்பொழுது 320 பஸ்களே ஓடுகின்றன.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சாதாரணமாக நான் குறுக்கிட விரும்புவதில்லை. ஆனால் இப்பொழுது புள்ளி விவரங்கள் சரியாக புரிவதற்காக குறுக்கிடவேண்டியிருக்கிறது. ஷெட்யூல்டு சர்வீஸ் கணக்குப்படி நடத்தினால் 100 சதவிகிதம் எபிஷன்ஸி இருக்கும். அப்படிப் பார்க்கும்போது 330 ஷெடூல்டு சர்வீஸ் நெம்பர் இருக்கிறது. ஆனால் 10 வருடங்களாக கண்டெம் பண்ணாமல் இருப்பவைகளையும் சேர்ப்பதால் 445 வருகிறது.

*** SRI C. R. RAMASWAMI :** இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்னால் மூன்றில் ஒரு பாகம் ஷெட்டில் இருந்துகொண்டேயிருக்கிறது என்று தெரியவருகிறது. ஓடாமலும், பராமரிப்பு செய்யாமலும் பஸ்களை ஷெட்டில் வைத்திருப்பது அரசாங்கத்திற்கு பெருமை தராது. அடிக்கடி ரோடுகளில் பஸ்ஸுகள் நின்று விடுகின்றன. கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து பார்த்தால் 1957-ல் சராசரி ஒரு நாளைக்கு 65 பிரேக் டௌன் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே சென்னை நகரிலேயே 50 நேர்ந்திருக்கும். ஆனால் அதிகாரிகள் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கைகளால் ஓரளவு குறைந்திருக்கிறது, சந்தேகமில்லை. அதற்கு நன்றி தெரிவிக்கிறேன். ஆனால் பிரேக் டௌன்கள் அடிக்கடி ஏற்பட்டு கொண்டுதான் இருக்கின்றன. ஒரு பஸ் வழியில் நின்றுவிட்டால் பாஸஞ்சர்களுக்கு விமோசனமில்லை. அவர்கள் அங்கேயே நிற்கவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு உதவி பஸ் அனுப்புவதில் அந்த தாமதம் ஏற்படுகிறது. அதனால் மக்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ''அரசாங்கம் எதை நடத்தினாலும் இப்படித்தான் இருக்கும்'' என்று மக்கள் தூற்றுகிறார்கள். அந்த இலாகாவை நிர்வகிக்கும் ஆபீஸர்கள் இவற்றில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1940-ல் ஒரு ஸ்டேஜுக்கு அரை அணா கட்டணமாக இருந்தது. அது இப்போது முக்கால் அணாவாக உயர்ந்திருக்கிறது. இதற்கு காரணம் என்ன ?. அரசாங்கம் மக்களுக்கு நன்மை புரியவேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு பஸ் சர்வீஸை தேசீயமயமாக்கி யிருக்கிறார்கள். கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டு போனால் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல பெயர் இருக்காது. கட்டணங்களை நயா பைஸாவாக மாற்றியபோது சிறிது உயர்வு ஏற்பட்டது. இச்சபை அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் தொழிலாளிகளின் சலுகையைப்பற்றி சொல்லுகிறார்களே தவிர பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் 13½ கோடி மக்களுடைய அதிக செலவையும், கஷ்டங்களைக் குறித்தும் யாரும் பேசாததுபற்றி நான் மிகவும் வருந்துகிறேன். மக்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் போதுமான வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தில் பேச அனுமதி கொடுத்ததற்கு வந்தனம் செலுத்துகிறேன்.

*** SRI M. SELVARAJ :** தலைவர் அவர்களே, ஸ்ரீ டி. எஸ். ராமசுவாமி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டு பிரேரணையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் போன ஆண்டில் ஒரு மைலுக்கு செலவு 1·20 நயே பைசே ஆகவும் இந்த ஆண்டில் ·6 நயே பைசே அதிகமாகவும் இருப்பதாக கண்டிருக்கிறது. இதற்கு காரணம் கழிவு மைலுக்கு 88 நயே பைசேயாக இருப்பது. இந்த நேரத்தில் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சில தனியார் நடத்தும் பஸ்களில் 68 நயே

27th March 1958] [Sri M. Selvaraj]

பைசேதான் ஆகிறது என்று சொல்லுகிருர்கள். அவர்கள் இன்கம்டாக்ஸ்க்காக அப்படி கணக்கு காட்டி இருக்கலாம். ஆகவே இந்த செலவை குறைக்க நமது மந்திரி அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

போன ஆண்டில் இருந்ததை விட இந்த ஆண்டில் மாடல் பஸ்கள் அதிகம் வாங்கவேண்டுமென்பது திருப்தி அளிக்கிறது. ஆனுல் தேசியமயமாக்கும் முக்கியத்துவத்தை அரசாங்கம் கவனிக்காமல் பண வசதி குறைவைபற்றி பேசுவது சரியல்ல. ஒரு வாரத்திற்கு முன்பு கேள்வி நேரத்தில் பதிலளிக்கையில் " ஒர்க்ஷாப் வசதி போதவில்லே, பண வசதி இல்லே " என்று சொன்னுர்கள். ஆனுல் ஒன்று சொல்லுகிறேன். ஜமீன்தாரி ஒழிப்பின் போது அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லே. ஆகவே ஜில்லா வாரியாகவாவது பஸ்களே தேசியமயமாக்க முயற்சி செய்யவேண்டும். பண மில்லே, ஒர்க்ஷாப் இல்லே என்று சொல்லி தட்டிக் கழிப்பது சரியில்லே. 11-40 a.m.

தற்சமயம் ஆளும் கட்சியில் கிட்டதட்ட இருபதுக்கு மேற்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் இருக்கின்றுர்கள். ஆகையினுல்தான் ஒரு விருப்பு வெறுப்பு இல்லாமல் அவைகளே எடுத்துக்கொள்வதற்கு என்று ஒரு முறையை அனுசரித்துக்கொண்டு வருகிருர்கள். அதே முறையில் ஆளும் கட்சியில் அதிகப்படியான மிராசுதார்கள் இருப்பதால்தான் நிலச் சீர்திருத்தத்தைக் கொண்டுவர தயங்குகிருர்கள். மற்றும் இதர திட்டங்களேக் கொண்டு வருவதற்கும் அரசாங்கம் யோசனை செய்துகொண்டிருக்கிறது.

MR. SPEAKER : இப்பொழுது பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்டைப்பற்றிதான் விவாதம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. நில சீர்திருத்தத்தைப்பற்றி இங்கே பேசக்கூடாது. The hon. Member must confine himself to the Demand, however nice reference to other things may be.

*** SRI M. SELVARAJ :** உதாரணம் கூட சொல்லக் கூடாதா ?

MR. SPEAKER : He can't do that also.

*** SRI M. SELVARAJ :** குறிப்பாக இந்த மாநிலத்தில் சுமார் 3,500 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். இந்த பஸ்களுக்கு வரக்கூடிய லாபக் கணக்கைப் பார்த்தால் ஏறக்குறைய ஆறு கோடி ரூபாய் வரும். அதனுல் இவ்வளவு பெரிய வருமானம் வரக் கூடிய தொழிலே ஏன் தேசியமயமாக்கி நடத்தக்கூடாது ? ஆகவே பஸ்களே தேசியமயமாக்கி நடத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி தேசீய உடமையாக்கினுல் நஷ்டம் வராது. அப்படி தேசிய உடமையாக்க இஷ்டப்படவில்லே என்றுல் எல்லா பஸ்ரூட்டுகளேயும் ஏலத்திற்கு விட்டுயார் உயர்ந்த தொகைக்கு ஏலம் எடுக்கிருர்களோ அவர்களுக்கே அந்த ரூட்டுகளே விட்டுவிடலாம். அப்படி ரூட்டுகளேக் கொடுத்தால் யாரும் ஆட்சேபிக்க மாட்டார்கள். பலர் பல ரூட்டுகளே வைத்துக்கொண்டு அதிகப்படியான லாபத்தை அடைந்துக்கொண்டு வருகிருர்கள். மொனுபொலி சிஸ்டம் என்பதை எடுத்துவிட்டு அதாவது ஒரே ரூட்டுகளே வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களோடு (new comers) மற்றவர்களுக்கும் அதைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும். ஆகவே இந்த முறையை அனுசரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது டீசல் எண்ணேக்கு வரி போடப்போவதன் காரணமாக மொபுசலில் உள்ள பஸ்களுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்துகிருர்கள். அதாவது பஸ் வாடகையை உயர்த்துகிருர்கள். அப்படி உயர்த்தினுல் பொது மக்கள் அதிகமாக பாதிக்கப்படுவார்கள். அதனுல் அப்படி உயர்த்தாமல் இருக்கும்படியாக பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இந்த வருஷம் போன வருஷத்தில் பிரயாணம் செய்தவர்களேக் காட்டிலும் அதிகப்படியாக பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ததாகச் சொல்லப்படுகிறது. போன வருஷம் 86 ரூட்டுகள் அனுமதித்திருந்தார்கள். ஆனுல் இந்த வருஷம் 99 ரூட்டுகளே அனுமதித்திருக்கிருர்கள். அதிகப்படியான

[Sri M. Selvaraj] [27th March 1958

13 ரூட்டுகள் இருப்பதனால்தான் அதிகப்படியாக பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்களே தவிர ஒரு பெரிய பலாபலன்களை அடைந்து விட்டதனால் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்யவில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தையும் கவனிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. சில ரூட்டுகளுக்குத்தான் சீசன் டிக்கட்டுகள் கொடுத்து வரு கிறார்கள். எல்லா ரூட்டுகளுக்கும் கொடுக்கப்படுவது இல்லை. அதனால் எல்லா ரூட்டுகளுக்கும் சீசன் டிக்கட்டுகளைக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதை இந்த வருஷத்தி லேயே செய்யவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் மக்கள் வெயிலிலும், மழையிலும் நின்றுகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேண்டிய பெசிலிடீஸ் சென்னையில் இல்லை. ஆனால் கோயமுத்தூர், பீளமேடு முதலிய இடங்களை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு தனியார் நடத்தும் பஸ் ரூட்டுகளில் ஷெட்டுகள் அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மற்றும் இதர சௌகர்யங்களையும் செய்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போன்று நம்முடைய மாநில சர்க்காரும் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சென்னை நகரத்திற்கு அப்படிப்பட்ட ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்களுடைய பிரச்னை. இன்றைக்கு அங் குள்ள ட்ரைவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளம் மிகவும் குறைவு. மற்ற இடங்களில் கொடுக்கப்பட்டு வரும் சம்பளத்தைக் காட்டிலும் இங்கே கம்மியாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. ட்ரைவர்களுடைய கையில் தான் பலருடைய உயிர்கள் இருக்கின்றன. ரயிலை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு ட்ரைவருக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். இது வரைக்கும் பஸ் ட்ரைவர்களுக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கவே இல்லை. 50 அல்லது 60 பேர்களுடைய உயிர்கள் எல்லாம் அவர்களுடைய கையில் இருப்பதால் அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கவேண்டும்.

ட்ரைவர்கள் வீட்டுக்குப் போய்விட்டு வருவதாக இருந்தால் சுமார் 12 அல்லது 13 மணி நேரமாகிறது. ஆனால் அவர்களுக்கு எட்டு மணி நேர வேலைதான் என்று சொல்லப்பட்டிருந்தாலும் அவர்களுக்கு 12 அல்லது 13 மணி நேரமாகிறது. காலை எட்டு மணிக்கு ட்யூட்டிக்கு வருவதாக இருந்தால் தண்டையார்பேட்டை, திருவொற்றியூர் முதலிய இடங்களி லிருந்து வருகிறவர்களுக்கு வெடியற் காலையிலேயே புறப்பட்டு வரவேண்டிய தாக இருக்கிறது. அந்த முறையிலும் அவர்களுடைய ஊதியத்தை உயர்த்திக்கொடுக்கவேண்டியதாக இருக்கிறது. மற்றும் தங்களுடைய வேலையில் ஒரு குற்றம் குறைவும் இல்லாமல் வேலை செய்து தங்களுடைய திறமையைக் காட்டக்கூடியவர்களுக்கு ஒரு கான்ட்ரிபூஷனோ அல்லது போனஸோ கொடுத்து உதவி செய்யவேண்டும். 100 ரூபாயோ அல்லது 200 ரூபாயோ அப்படிக் கொடுத்தால் அவர்கள் திறமையாக வேலை செய்ய முற்படுவார்கள். இப்படி அவர்களிடமிருந்து திறமையாக வேலை வாங்கு வதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற ஆடைகள் சரியான முறையில் கொடுக்கப் படுவதாகவே இல்லை. ஒரு வருஷத்திற்கு என்று கொடுக்கப்படக்கூடிய ஆடையை அந்த வருஷக் கடைசியில்தான் கொடுக்கிறார்கள். அதனால் வருஷத்தின் முதலிலேயே அவர்களுக்கு ஆடைகளைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். மற்றும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய ஆடைகள் அவர்களுடைய வேலைக்குத் தகுந்தபடி இல்லை. அடிக்கடிக் கிழிந்து போகக்கூடியதாக இருக்கிறது. போலீஸ்காரர்களுக்குக் கொடுக்கப் படுவது போன்று அவர்களுக்கு அழுத்தமான ஆடைகளைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அப்படி அழுத்தமாகக் கொடுத்தால்தான் அவர்கள் நல்ல

27th March 1958] [Sri M. Selvaraj]

முறையில் செயலாற்ற முடியும். இப்பொழுது மூன்று செட்டுகள் கொடுக்கப் படுவதாக தெரிகிறது. அத்துடன் கூட ஒரு செட்டை அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

குறிப்பாக ட்ரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் வெளியூரிலிருந்துதான் வருகிறார்கள். நமது அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு ரிப்போர்ட்டை சமர்ப்பித்திருக்கிறார். அதில் க்ரோம்பேட் வொர்க்ஷாப்பில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்கும் திட்டம் தீட்டி இருப்பதாக சொல்லி இருக்கிறார். அதையே ரன்னிங் ஸ்டாப்புக்கும் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பல ஊர்களிலிருந்து அவர்கள் வருவதால் அவர்கள் எல்லோரும் ஒரு இடத்தில் வந்து இருக்கும்படியாகச் செய்து அங்கே இருந்து அவர்களை வேலை இடத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்படி இருந்தால்தான் அவர்கள் சீக்கிரமாக வேலைக்கு வரமுடியும். ட்யூட்டி 8 மணியுடன் அவர்கள் வீட்டிலிருந்து வந்து போவதற்கு நான்கு மணி நேரமாகிறது. அதனால் அவர்கள் எல்லோரும் ஒரு நாளைக்கு சுமார் 12 அல்லது 13 மணி நேரம் வேலை செய்யவேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்கு கொஞ்சம் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். வண்டியை எட்டு மணி நேரம் சேர்ந்தால்போல் ஓட்டுவது என்பது முடியாது. அதனால் நான்கு மணிக்கு ஒரு மணி ஓய்வு கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். இப்படி அவர்களுக்கு ஷிப்டு முறையை அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டும்.

ஸ்ரீ டி. டி. டேனியல் தலைமை வகித்தார்.

ஆகவே ஷிப்டு முறையில் ட்ரைவர்களை அமைத்துக் கொடுத்து அவர்களுக்கு நடுவில் ஒரு இண்டர்வல் கொடுத்து ரெஸ்ட் எடுத்துக் கொள்வதற்கு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். சேர்ந்தாற்போல் ஓட்டுவதாக இருந்தால் சிரமமாக இருக்கும். அதன்படி மாற்று முறையை அமைக்கவேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்தில் கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக மொபசலில் இருக்கும் பஸ்களுக்கு இருக்கும் கண்டக்டர்களும், ட்ரைவர்களும் . . .

* **Sri M. MUTHUSWAMY NAYAGAR:** மதிப்பிற்குரிய சட்டசபைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னிக்கவேண்டும். உப தலைவர் அவர்களே, நமது மதிப்பிற்குரிய மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் பஸ் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். எனக்குத் தெரிந்தவரையிலும், என்னுடைய அனுபவத்திலும் சுமார் பத்து வருஷங்களாக பஸ் நிர்வாகத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துகிறார்கள். அப்படி எடுத்து நடத்துவதில் கோளாறுகள் அநேகம் இருக்கின்றன. தற்சமயம் சென்ற இரண்டு வருஷங்களாகவே பஸ் நிர்வாகம் செவ்வையாகவே நடந்துகொண்டு வருகிறது. இன்னும் மற்ற பஸ்களையும் சர்க்காரே எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவதிலும் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. எவ்வளவுதான் உயர்ந்த அதிகாரிகளைப் போட்டாலும், அதாவது மூவாயிரம், நாலாயிரம் ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக்கூடிய அதிகாரிகளைப் போட்டாலும் சில கோளாறுகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அவைகள் நடத்துவது மக்கள் கையில்தான் இருக்கிறது. ஆகவே நல்ல முறையில் நடத்தவேண்டுமானால் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக படிப்படியாகத்தான் செய்யவேண்டும். சிலர் சொல்லுகிறார்கள், பஸ் முதலாளிகள் அதிகப்படியாக சம்பாதித்துவிட்டார்கள், பணக்காரர்களாகிவிட்டார்கள் என்று. பஸ் முதலாளி என்ற முறையில் எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். சில ரூட்டுகளில் பஸ்களைவைத்து ஓட்டுகிறவர்களுக்குதான் பணம் கிடைத்து பணக்காரர்களாகி இருக்கிறார்களே தவிர மற்ற எல்லா ரூட்டுகளிலும் அப்படி லாபமடைந்து பணக்காரர்களாக ஆனதாகத் தெரியவில்லை. எவ்வளவோ பஸ் முதலாளிகள் மார்வாடிகளிடத்தில் கடன் வாங்கி பஸ்களை அடமானம் வைத்திருப்பது நன்றாகத் தெரியும். சில பஸ் முதலாளிகள் பணக்காரர்களாகி இருக்கலாமே தவிர முக்கால்வாசிப்பேர்களும் இழிவான நிலைமையில்தான் இருக்கிறார்கள்.

[Sri M. Muhuswamy Nayagar] [27th March 1958

ஆகவே எல்லா பஸ் முதலாளிகளும் பணக்காரர்களாகி இருக்கிறார்கள் என்று சொல்வது சரியல்ல. எதிர் கட்சியில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்கள் ஆளும் கட்சியில் (காங்கிரஸ் கட்சியில்) சுமார் இருபது பஸ் ஓனர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நான் சொல்லுகிறேன், எதிர்கட்சியில்தான் ஜாஸ்தியான பஸ் ஓனர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று. ஆகையினால் சர்க்கார் . . .

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: On a point of order, Sir. It is my humble submission that this does not cover private transport about which the hon. Member is speaking. Is it in order, Sir?

SRI T. T. DANIEL (Temporary Chairman): The Demand is not concerned with private management. The hon. Member may confine himself to the Demand.

SRI M. MUTHUSWAMY NAYAGAR: அவர்கள் அப்படிச் சொல்லுவார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் பஸ் ஓனராக வந்த பிறகு பெருமைப்படக்கூடியதாக இல்லை. சர்க்கார் எப்பொழுது எங்களுடைய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ அப்பொழுதே கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். பஸ்களைக் கொடுக்க தயாராக காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். "ஆனாலும் கந்தை அதுவோ பழங்கந்தை, போனாலும் போகுதடி ஞானத் தங்கமே, நல்ல புத்தி வந்து விட்டது" என்று சொல்வதுபோல் நாங்கள் எங்களுடைய பஸ்களை சர்க்காருக்குக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். "அம்பரத்தை அம்பு கொண்டு அசங்கென்றால் அசங்குமோ, கம்ப பெற்ற பார்க்கடல் கலங்கென்றால் கலங்குமோ" என்பதுபோல் சர்க்கார் சிரமப்பட்டு பஸ்களை சர்க்கார் உடமையாக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் அதற்கு நாங்கள் குறுக்கே நிற்கவேமாட்டோம். ஆகவே பஸ்களை சர்க்கார் உடமையாக்கும்போது யோசித்துச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நாங்கள் இங்கு 5, 6 பேர்கள்தான் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறோம். ஏதோ அங்கு 4 பேர், இங்கு 4 பேர் சேர்த்து 20 பேர்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படியில்லை.

11-50 a.m. அடுத்தபடியாக, 'பஸ் ஸ்டாபிங்' பற்றி பேச விரும்புகிறேன். திருவண்ணாமலையிலிருந்து பிராட்வேக்கு போகும் பஸ்ஸுக்கு நகரத்திற்குள் 8 ஸ்டாபிங்தான் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்பு 30 ஸ்டாபிங் இருந்தது. அதாவது பிராட்வேயை விட்டால் அடுத்த ஸ்டாபிங் ஸெண்டிரல். அதற்கு அடுத்தது ஆர்ட்ஸ் காலேஜ். ஆர்ட்ஸ் காலேஜ்க்கு அடுத்த ஸ்டாபிங் டி.வி.எஸ். இந்த இரண்டு ஸ்டாபிங்களுக்கும் நடுவே இரண்டு பர்லாங்தான் இருக்கும். அவ்வளவு சமீபத்தில் எதற்காக ஒரு ஸ்டாபிங் வைக்கவேண்டும் என்பது தெரியவில்லை. டி.வி.எஸ்.-க்கு அடுத்த ஸ்டாபிங் தேனாம்பேட்டை ரொட்டி கிடங்கு. அதற்கு அடுத்தபடி டீச்சர்ஸ் காலேஜ். பிறகு கிண்டி ரயில்வே ஸ்டேஷன், கத்திப்பாரா. தேனாம்பேட்டையில் இறங்கவேண்டுமென்றால் இறங்க முடியாது. தேனாம்பேட்டையில் இறங்கி ஜெமினிக்கு வரவேண்டுமானால் சர்க்கார் பஸ்ஸில் போக முடியாது. கிராமத்திலுள்ள ஜனங்கள் 5, 10 படி அரிசி மூட்டையாகக் கட்டிக்கொண்டு வருவார்கள். மூட்டை முடிச்சுகளை எடுத்துக்கொண்டு சர்க்கார் பஸ்ஸில் போகமுடியாது. சர்க்கார் பஸ் நகரத்தில் எங்கே வேண்டுமானாலும் நிற்பதற்கு அனுமதிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தனியார் நடத்தும் பஸ்கள் ஜனங்களுக்கு சௌகரியமாக பல இடங்களில் நகரத்திற்குள் நிற்பதற்கு அனுமதிக்கப்படவில்லை. இரண்டிலும் ஜனங்கள்தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இரண்டும் பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காக ஏற்பட்டதுதான். என் இரண்டு பஸ்களுக்கும் ஸ்டாபிங் விஷயத்தில் வித்தியாசம் காட்டப்படவேண்டுமென்பது தெரியவில்லை. சர்க்கார் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கு செய்து கொடுக்கப்படும் சௌகரியம், தனியார் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும்

27th March 1958] [Sri M. Muthuswamy Nayagar]

பிரயாணிகளுக்கும் செய்துகொடுக்கவேண்டுமல்லவா? சர்க்கார் இதை கவனித்து 30 ஸ்டாபிங் இருந்த இடத்தில் 15 ஸ்டாபிங்காவது கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 178 "வீல பேஸ்" இருந்தால், 4 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். 195 வீல் பேஸ் இருந்தால் நிற்கும் பிரயாணிகளே அனுமதிப்பது கிடையாது. காரணம் என்னவென்றால் ஜனங்களுடைய சௌகரியத்தை முன்னிட்டுதான், அவர்கள் 40 மைல் தூரம் நின்றுகொண்டு போகமுடியாது என்பதற்காக அம்மாதிரி பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகளை அனுமதிப்பது கிடையாது என்று சொல்லப்படுகிறது வாஸ்தவம்தான். ஆனால் சர்க்காருக்கு சொந்தமான லாங் வீல் பேஸ் பஸ்ஸில் 15 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது நியாயமில்லை. ஆனால் சொல்லப்படும் வாதம் என்னவென்றால், நகரத்திற்குள் 2 பர்லாங், 3 பர்லாங்தான் நிற்கவேண்டியிருக்கும். அதனால் பரவாயில்லை என்பதுதான். அதை சரி என்று ஒத்துக்கொள்ளுகிறேன். காஞ்சீபுரம் போகும் சர்க்கார் பஸ்ஸில் 15 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. இம்மாதிரி வித்தியாசம் காட்டக் கூடாது என்பதை சர்க்காருக்கு தழ்மையோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். பொதுஜனங்கள் ஒருமாதிரியாக பேசிக்கொள்ளுகிறார்கள், தனியார் பஸ் என்றால் ஒரு சட்டம், சர்க்கார் பஸ் என்றால் வேறு சட்டம் என்று பேசிக்கொள்ளுகிறார்கள்.

ஆகவே, 30 ஸ்டாபிங் இருந்த இடத்தில் அதை ஒரேயடியாக 8 ஸ்டாபிங்காக குறைத்தால் அது கிராமத்திலிருந்து வரும் மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்காது 15 ஸ்டாபிங்காவது கொடுக்கவேண்டும். கிராம ஜனங்கள் 4, 5 படி அரிசி எடுத்துக்கொண்டு வந்தால்கூட சர்க்கார் பஸ்ஸில் போக முடியாது. கண்டக்டரை கேட்டால் சர்க்கார் பஸ் என்று சொல்லப் படுகிறது. அதேமாதிரிதான், டிரைவரைக் கேட்டாலும் சரி, கண்டக்டரைக் கேட்டாலும் சரி, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டரைக் கேட்டாலும் சரி, சர்க்கார் பஸ் என்று சொல்லப்படுகிறது. தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களிலும் ஜனங்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்கள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சர்க்கார் பஸ் ரூட்டை எடுத்து நடத்துவதாயிருந்தால், சர்க்காரிடம் ஒப்படைப்பதற்கு எப்பொழுதும் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனால் அப்படி சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளும் வரையில் கொஞ்சம் எங்களுக்கும் சௌகரியம் செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **Sri P. G. MANICKAM**: மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து சில சங்கதிகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். தற்காலம் பெரிய தொழில்களெல்லாம் சமதர்ம முறையிலே நடத்தப்பட வேண்டுமென்று எல்லோராலும் சொல்லப்படுகிறது. ஆவடி காங்கிரஸில் கூட இந்த அடிப்படையில்தான் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது. சமதர்ம பாதையிலே நடத்தவேண்டும். அரசாங்கமே கூடுமான அளவு லாபகரமாக இருக்கும் தொழில்களையெல்லாம் எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்ற முறையில் தான் ஆவடி காங்கிரஸில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதே கருத்தைக்கொண்டுதான் சென்னை ராஜ்யத்திலும் சர்க்கார் பஸ் சம்பந்தப் பட்ட நிர்வாகத்தை சமதர்ம பாதையிலே நடத்துவதற்காக திட்டம்போட்டு, இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் அதிக லாபம் இல்லை. ஒரு மைலுக்கு 12 பைசாதான் லாபம் கிடைக்கிறது. இருந்தாலும் இது லாபத்திற்காக நடத்தப்படவில்லை. எதிர்காலத்தில் ஜில்லாக்களில் நடைபெறும் மோட்டார் போக்குவரத்து, பஸ் போக்குவரத்து இவைகளை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதற்கு இது ஆரம்ப கட்டமாக இருக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன், இது நல்லமுறையிலே நடத்தப்பட வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இதில் சர்க்கார் அதிக கவனம் செலுத்திக் கொண்டுவருகிறது. இந்த டிபார்ட்மெண்டு மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்டதும், பதவியேற்ற கொஞ்சகாலத்திற்குள்ளேயே அதை கண்ணும் கருத்துமாக கவனித்துக்கொண்டுவருகிறார். அதிலே

[Sri P. G. Manickam] [27th March 1958

என்னென்ன குற்றங்கள் இருக்கின்றன, அதை எந்த முறையில் நிர்வகிக்க வேண்டும், எந்த முறையிலே அதை விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்பதை யெல்லாம் அவர்கள் கண்ணும் கருத்துமாக கவனித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதற்கு முன்பு நான் சட்டசபை மெம்பராக இருந்தேன். அந்த சமயத்திலே பலவிதமான குற்றங்களை எதிர்க் கட்சி அங்கத்தினர்கள் சொல்லி வந்தார்கள். இப்பொழுது அவர்களே இந்த நிர்வாகத்தில் குறை சொல்ல முடியவில்லை. அந்த முறையில் மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் இதை கண்ணும் கருத்துமாக நடத்துகிறார்கள் என்பதற்காக எல்லோரும் நன்றி செலுத்த கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்திலுள்ள வாடகை மோட்டார் சங்கத்தார்கள் சில காலத்திற்கு முன்பு கவர்ன்மெண்டாரை சந்தித்து அவர்களுடைய குறைபாடுகளை தெரிவித்தார்கள். வாடகை மோட்டார்களைக்கூட அரசாங்கத்தார் எடுத்து நடத்தினால் மிக சௌகரியமாக இருக்கும் என்றும், தாங்களும் அதில் ஒரு பங்குதாரர்களாக இருக்க சம்மதம் என்ற முறையில் அவர்கள் அரசாங்கத்தாரை அணுகியதாக நான் பத்திரிகையிலே பார்த்தேன். அது சம்பந்தமாக அரசாங்கத்தார் என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இதர இடங்களில் பஸ்களை தேசீய மயமாக்குவதற்கு கவர்ன்மெண்டார் இப்பொழுது சில ரூட்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். மற்றும் சில ரூட்களை எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கு அரசாங்கம் யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டது. இன்னொரு முக்கிய மான விஷயம் என்னவென்றால் இதற்காக இப்பொழுது போதிய நிதி இல்லை, நிதி வசதி ஏற்படும் காலத்தில் இதை அதிகப்படுத்துவதற்கு வசதி செய்யப்படும் என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். கவர்ன்மெண்டாருக்கு நான் ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன். முனிசிபாலிடிகள் இப்பொழுது அந்த நகர பஸ் சர்விஸை எடுத்து நடத்துவதற்கு இஷ்டப்படுகின்றன. முனிசிபாலிடிகள் பஸ் சர்வீஸை எடுத்து நடத்துவதற்கு முன்வருவதாயிருந்தால் அது லாபகரமாக இருக்கும், முனிசிபாலிடிகளின் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கு அது ஒரு வழியாக இருக்கும், அது விஷயம் பற்றி கவனிக்கலாம் என்று மந்திரிகள் சுற்றுப்பிரயாணத்தின்போது தெரியப்படுத்தியதாக நான் பத்திரிகையிலே பார்த்தேன். இதை அவசியம் கவர்ன்மெண்டார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படிச் செய்தால் முனிசிபாலிடிகளின் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கும், தேசீய மயமாக்குவதற்கும் ஒரு வழியாக இருக்கும். சம்பந்தப்பட்ட முனிசிபாலிடிகள் அதற்கான செலவில் பாதித் தொகையையும், கவர்ன் மெண்டார் பாதி தொகையையும் ஏற்றுக்கொள்ளலாம். எந்தெந்த முனிசிபாலிடிகளில் இதை அமுல் நடத்தினால் லாபகரமாக இருக்குமோ, அந்த முனிசிபாலிடிகளில் இதை முதலில் அமுலுக்குக் கொண்டுவரும்படி கவர்ன்மெண்டாரை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்காக ஒரு சில லட்சக் கணக்கான ரூபாய்கள் தேவையாக இருக்கலாம். தேசீய மயமாக்குவதற்கு முன் மாதிரியாக சில முனிசிபாலிடிகளில் இந்தத் திட்டத்தை அமுல் நடத்திப் பார்த்தால் எவ்வளவு லாபம் கிடைக்கும் என்பது தெரியவரும். அரசாங்கத்திற்கு லாபத்தைப்பற்றி கவலையில்லை. இப்பொழுது அவர்களுக்கு மைலுக்கு 12 பைசாதான் கிடைக்கிறது. ஆனால் முனிசிபாலிடிகளுக்கு கொஞ்சம் லாபம் வேண்டியதுதான். ஆனால் திறமையாக நடத்தக் கூடிய முனிசிபாலிடிகளுக்குக் கொடுக்கலாம். அப்படிச் செய்தால், அது முனிசிபாலிடிகளுக்கும் லாபகரமாகத்தான் இருக்கும். இதை சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முனிசிபாலிடிகள் நீண்ட பாதைகளில் பஸ் சர்வீஸை நடத்தினால் அவைகளுக்கு நல்ல லாபம் வரும். எங்கள் பிராந்தியத்திலுள்ள வியாபாரிகள் பெங்களூருக்கு அடிக்கடி போய்வருகிறார்கள். ஈரோடிலிருந்து பெங்களூர் வரை ஒரு பஸ் சர்வீஸை நடத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள் ஈரோடிலிருந்து பெங்களூர் வரையுள்ள தூரம் 300–315 மைல்களாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன், அந்தப் பாதையில் பஸ் ஸெர்விஸ் நடத்தினால் நல்ல லாபம் வரும்.

27th March 1958] [Sri P. G. Manickam]

இப்படிப்பட்ட நெடுந்தூரப் பாதைகளில் சர்க்காரே பஸ் ஸெர்வீஸ் நடத்தலாம். சென்னையிலிருந்தும் கோயம்புத்தூரிலிருந்தும் ஏராளமான வியாபாரிகள் பெங்களூருக்குப்போய் வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பாதையில் பஸ் ஸர்வீஸ் நடத்தினால் மிகவும் லாபகரமாக இருக்கும். பஸ் ஸர்வீஸை தேசிய மயமாக்கும் விஷயத்தில் அரசாங்கத்தார் முனிசிபாலிடிகளை சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்றும் முனிசிபாலிடிகளுக்கு உதவ வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நான் கூறிய யோசனைகளை சர்க்கார் கருணை கூர்ந்து கவனிக்கவேண்டுமென்றும் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

*Sri S. PAKKIRISAMI PILLAI : கனம் தலைவர் அவர்களே, சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் என்னைப் பேச அனுமதித்ததற்கு தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில் பஸ் போக்குவரத்து அரசாங்கத்தார் பொறுப்பில் வந்த பிறகு சமீப காலத்தில் அது மிகவும் முன்னேறியிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. நகரிலுள்ள சர்க்கார் பஸ்களில் வேலை செய்யும் சிப்பந்திகள் பொறுப்புணர்ச்சியுடன் தங்கள் கடமைகளை நன்றாகச் செய்து வருகிறார்கள். மக்களும் சர்க்கார் பஸ்கள் தேசத்தின் சொத்து என்பதை நன்றாக உணர்ந்து தகுந்த முறையில் நடந்துகொள்கிறார்கள். மக்களும் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகளும் பரஸ்பரம் மரியாதையாக நடந்துகொள்வதைப் பார்க்கிறோம். ஒவ்வொரு வருஷமும் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகள் மரியாதை வாரம் கொண்டாடுகிறார்கள். இவ்விதம் கொண்டாடப்படுத்தினால் மனது பக்குவம் படுத்தப்பட்டு சாந்தமாக வேலை செய்வது சந்தோஷகரமான விஷயம். கன்னியாகுமரியைப் பற்றியோ மற்ற இடங்களைப் பற்றியோ நான் குறிப்பிடவில்லை ; சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகளுக்கு வாழ்க்கைச் செலவுக்கேற்றவாறு சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறதா என்பது வேறு பிரச்னை. ஆனால், இப்போது சென்னை சர்க்கார் பஸ்களில் செல்லும் பிரயாணிகளைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் சிப்பந்திகள் மிகவும் திருப்திகரமான முறையில் நடந்துகொள்கிறார்கள். பிரயாணிகளுக்கும் சிப்பந்திகளுக்குமிடையே எந்த விதமான சண்டை சச்சரவுகளுக்கும் இடம் ஏற்படுவதில்லை. இன்னொரு பாராட்டத்தக்க விஷயம் இருக்கிறது. அதாவது இப்போது விபத்துக்கள் அதிகம் ஏற்படுவதில்லை. முன்பு ஏற்பட்ட அளவு விபத்துக்கள் இப்போது ஏற்படுவதில்லை. எங்கேயோ ஒரு சில இடங்களில்தான் அவை இப்போது ஏற்படுகின்றன. ஒரு சமயம், ஒரு பஸ் ஒரு பெரிய கம்பத்தின்மீது மோதி நின்றிருந்ததைப் பார்த்தேன். அந்த பஸ்ஸின் டிரைவரை அதற்குக் காரணம் என்ன என்று கேட்டேன். அந்த டிரைவர் ஒரு குழந்தை பஸ் வந்ததை கவனிக்காமல் பாதைக்குக் குறுக்கே ஓடிக்கொண்டிருந்ததாகவும், அதன் மீது பஸ் ஏறிவிடாமல் இருப்பதற்காக பஸ்ஸைத் திருப்பியபோது பஸ் அந்தக் கம்பத்தின்மீது மோதிவிட்டதாகவும் சொன்னார். அந்த அளவுக்கு பஸ் சிப்பந்திகள் பொறுப்புணர்ச்சியுடனும் கடமையுணர்ச்சியுடனும் நடந்து கொள்கிறார்கள். ஆகவே பஸ் சிப்பந்திகள் திறமையாக வேலை பார்க்கிறார்கள். இது குறித்து நாம் அத்தனை பேரும் மகிழ்ச்சியடையவேண்டும்.

இன்னொன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சர்க்கார் பல புத்தம் புதிய பஸ்களை விட்டாலும் அவைகளிலுள்ள கண்டக்டர்களுடைய உடைகளைப் பார்க்கும்போது நமது மனம் துன்பப்படுகிறது. அவைகள் சுத்தமான உடுப்புக்களாகவும் நல்ல உடுப்புக்களாகவும் இல்லை. அவை அழுக்காக இருக்கின்றன. புதிய பஸ்களில் வேலை பார்க்கும் சிப்பந்திகளுக்குமட்டுமாவது நல்ல வசீகரமான உடுப்புகளை கொடுக்கவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எல்லா சிப்பந்திகளுக்குமே நல்ல உடுப்புகள் கொடுக்கவிருக்கிறோம். கொஞ்சம் தாமதமாகிறது. அவ்வளவுதான்.

[27th March 1958

*SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI : சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகள் தங்கள் நிலைமையை நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறார்கள். "நாம் அரசாங்கத்தாரிடமிருந்து சம்பளம் வாங்கிக்கொண்டு பொதுமக்களுக்கு சேவை செய்கிறோம். நாம் எவ்வளவு கூச்சல் போட்டாலும் அரசாங்கத்தாருக்கு மனம் இணங்கி வரும்போதும் அரசாங்கத்தாரிடம் பணம் நிறைய இருக்கும் போதும்தான் நம் சம்பளத்தை அதிகரிப்பார்கள். இப்போது கூச்சல் போட்டு பிரயோஜனமில்லை" என்பதை அவர்கள் நன்றாக மனக்கசப்புடன் உணர்ந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் திறமையாக வேலை பார்ப்பதைக்கண்டு நாங்கள் சந்தோஷப்படுகிறோம். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கும்போது, ராஜ்யத்தில் இதர ஜில்லாக்களில் உள்ள பஸ் சர்வீஸ்களையும் ஏன் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று கேட்கத் தோன்றுகிறது. இதர ஜில்லாக்களில் இருக்கும் எல்லா பஸ் ஸெர்வீஸ்களையும் தேசீயமயமாக்கவேண்டியது மிகவும் அவசியம். அவ்வாறு செய்தால் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இருக்காது. ஏனென்றால் இப்போது சர்க்கார் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இல்லை. தனியார் எவ்வளவு கண்டிப்பான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் அவர்களுடைய பஸ்களின் கண்டக்டர்கள் பஸ்களில் பிரயாணிகளை ஓவர்லோட் பண்ணுகிறார்கள். பிரயாணிகளும் சர்க்கார் பஸ்களையும் தனியார் பஸ்களையும் குறித்து வெவ்வேறு விதமான மனோபாவம் கொண்டவர்களாகவும் வெவ்வேறு விதமாக நடந்து கொள்பவர்களாகவும் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சர்க்கார் பஸ் சம்பந்தமாக ஒரு விதமாகவும் தனியார் பஸ் சம்பந்தமாக வேறு விதமாகவும் நடத்துகொள்கிறார்கள். சர்க்கார் பஸ்களை பொறுத்தவரையில் அவர்கள் நல்லமுறையில் நடந்துகொள்கிறார்கள். ஆகவே, சர்க்கார் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இல்லை. ஆகையால் எல்லா பஸ்களையும் தேசீய மயமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதேசமயத்தில் லாரிகளை தேசீயமாக்கவேண்டும். இன்றைக்கு அவை தேசீயமயமாக்கப்படாததன் காரணமாக ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு விதமான விதிகளை அனுசரிக்கிறார்கள். எல்லா ரூட்டுகளையும் தேசீயமயமாக்காவிட்டாலும் சில ரூட்டுகளையாவது உடனடியாக தேசீயமயமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்போதுதான் சர்க்கார் சர்வீசுக்கும் தனியார் சர்வீசுக்கும் தாரதம்மியத்தை உணர்த்த முடியும். ஆகவே சில ரூட் லாரிகளை தேசீயமயமாக்கவேண்டியது அவசியமாகிறது.

12-10 p.m.

பஸ் ரூட்டுகள் அதிகம் பெருகினால்தான் நாட்டின் செல்வம் பெருகும். ரயிலைவிட பஸ்களை அதிகப்படுத்துவதுதான் நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் சிக்கனமானது. ரயில்களை அதிகப்படுத்துவது என்றால் செலவு அதிகம். எஃகு முதலிய பொருள்கள் இந்தக் காலத்தில் கிடைப்பது கஷ்டம். ஆகவே பஸ் ரூட்டுகளை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு கடைசியாக ஒரு வார்த்தை சென்னை நகர சபையின் சம்பந்தத்தைப்பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னை அரசாங்கத்தாருடைய பஸ்கள்தான் சென்னை நகர ரோடுகளில் அதிகம் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. இருந்தாலும் ரோடுகளை பராமரிப்பதற்குப் போதுமான பணத்தை சென்னை சர்க்கார் நகர சபைக்குக் கொடுப்பது இல்லை. ஆகவே நகர சபைக்கு உண்டான ரோடுகளைச் செவ்வனே வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று சொன்னால் அநேக இடங்களில் மோசமான நிலைமையில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. அரசாங்கத்தார் நியாயமான பணம் கொடுக்காவிட்டால் நாங்கள் எவ்வாறு பராமரிப்பது ? நாங்கள் அரசாங்க பஸ்கள் ஓட எப்படி நகர சபைப் பணத்தை அதிகமாகச் செலவிடுவது என்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே நியாய வரம்புக்கு உட்பட்டு அந்த ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்கு உண்டான செலவுத் தொகையை சர்க்கார் கார்ப்பரேஷனுக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI T.P. ELUMALAI : கனம் சேர்மன் அவர்களே, நம்முடைய தேசியசர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்துபற்றி சில விற்காக கோரியிருக்கும் மானியத்தை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்லப் பிரியப்படுகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்தை தேசியமாக்கிவிட்ட பிறகு பல நெருக்கடிகள் அதிலே இருந்தது. குறிப்பாக இவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட பிறகு அந்த நெருக்கடி

27th March 1958] [Sri T. P. Elumalai]

எல்லாம் ஓரளவு சமாளிக்கப்பட்டு நல்ல நிலைமையில் அந்நிர்வாகம் நடப்பதைத்தான் இன்று பார்க்கிறோம். போக்குவரத்து நிலைமையில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக எதிர்க்கட்சி உபதலைவர் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அந்த ஜில்லாவைப் பற்றி எனக்கு அதிகமாகத் தெரியாவிட்டாலும் இந்த இடத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற அனுபவத்தை வைத்துப் பார்க்கிறபோது இந்தப் போக்குவரத்தில் நல்ல நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறதென்று தெரிவித்துக்கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன். இப்போதும் ஒரு சில குறைகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அவைகளைத் தீர்ப்பதற்கு ஆங்காங்கு இருக்கின்ற நண்பர்களை ஒன்றுகூட்டி கூட்டம் போட்டு மரியாதை வாரம் என்று நடத்தி பலவற்றை விவாதித்து ஆராய்ந்து வருகிறோம். இதனால் தொழிலாளர்கள் எப்படி நடந்து கொள்வதென்றும் பொது மக்கள் எவ்வாறு நடந்துகொள்ளவேண்டும் என்றும் வற்புறுத்தப்படுகிறது. (இந்தச் சமயத்தில் உதவி சபாநாயகர் ஆசனத்தில் வந்து அமர்ந்தார்.)

பொதுவாக இந்த மாகாணத்தில் உள்ள பஸ் தொழிலாளர்கள் இதர மாகாணத்து பஸ் தொழிலாளர்களைவிடச் சிறப்பான முறையில் நடந்து வருகிறார்கள். நாற்றுக்கணக்கான பேர் ஒரு பஸ்ஸில் ஏறினாலும் இவர்கள் எவ்வளவு வேகமாக டிக்கெட் கொடுக்கமுடியுமோ அவ்வளவு வேகமாக டிக்கெட் கொடுக்கிறார்கள். எந்த மாகாணத்தவர்களாலும் கொடுக்க முடியாது. அவர்கள் எந்த முறையில் வேலை செய்தாலும் இன்னமும் பெருங்குறை இருக்கத்தான் செய்கிறது. ஒரு தொழிலாளி வேலைக்கு வர வேண்டுமானால் காலையில் நான்கு மணிக்கே எழுந்திருந்து வரவேண்டியிருக்கிறது இதனால் 14 மணி நேரம் வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனித்து மேலும் நிறைய ஆட்களைப்போட்டு தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய குறைகளை எல்லாம் நிவர்த்திக்க வேண்டும என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதோடு பள்ளி மாணவர்களுக்காவது பஸ்களில் சலுகை கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரில் இல்லாவிட்டாலும் புதிதாக எடுத்துக் கொள்ளப்போகிற திருவொற்றியூர், ஆலந்தூர், ரெட்ஹில்ஸ் முதலிய ரூட்டுகளில் அன்றாடம் போய்வருகிற மாணவர்களுக்காவது சலுகை கொடுத்து உதவினால் நலமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இது தவிர, பஸ்கள் வந்து நிற்பதற்கு வட சென்னையில் ஒரு ஷெட் கட்டவேண்டும். அப்படிக்கட்டினால் அங்கங்கே உள்ள பஸ்கள் அங்கேயே நிற்பதற்கு வழி ஏற்படும். அதனால் பெட்ரோல் செலவும் ஓரளவு குறையும் என்பதாக ஆலோசனை கூற விரும்புறேன். அதோடு இன்ஜினீயரிங் இலாகா இன்னும் திறமையாக வேலை செய்வதற்கு வாய்ப்பை உண்டாக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்வதால் ரூட்டுகளில் நிற்கும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறையும். அதோடு ரயில்வே கேட்டுகள் இருக்கிற மார்க்கங்களில் சரியான போக்குவரத்து அமைவதில்லை. ஏறக்குறைய $1\frac{1}{2}$ மணி நேரம் கேட்டுகளை மூடிவைத்து விடுகிறார்கள். ஐந்து பஸ், ஆறு பஸ்கள் சேர்ந்து நிற்கும்படியாகிவிடுகிறது. போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. இதனால் போக்குவரத்து நன்மைக்காக அதிக பஸ்கள் இந்த ரூட்டில் விட வேண்டும் என்பதாகவும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

அதோடு இன்னொன்று. ஆலந்தூர், திருவொற்றியூர், ரெட்ஹில்ஸ் முதலிய ரூட்டுகளில் தேசியமாக்கப்போவதனால் ஏழை எளிய மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படுமோ என்கிற பயம் இருக்கிறது. மார்க்கெட்டுக்கு காலையில் போய் வருகிறவர்களுடைய காய்கறி கூடைகாரர்களை நகர பஸ்களில் ஏற்றுவது இல்லை என்கிற விதியை அனுசரித்தால் தினமும் வந்து போகிற ஏழை மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படலாம். ஆகவே, இந்த விதி அனுசரிக்கப்படும் என்றாலும் அவர்களுடைய நலனுக்காக தனியாக ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் காலை ஐந்து மணி, ஐந்தரை மணிக்கு விட்டால் நலமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களில் இந்தச்

சலுகையெல்லாம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுவருகிறது. இப்படி குறிப்பாக இதிலுள்ள பல குறைகளை எல்லாம் களைந்து, தொழிலாளர்களும், அதிகாரிகளும் பொதுமக்களுக்கு நல்ல சேவை செய்யும்படியான முறையில் பஸ் போக்குவரத்து இலாகா நல்ல முறையில் அமையவேண்டும் என்கிற காரணத்தினல் இந்த மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI A. A. RASHEED : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னையில் முன் இருந்த பஸ் போக்குவரத்தையும் இப்பொழுதுள்ள பஸ் போக்குவரத்தையும் பார்க்கும்போது எவ்வளவு தூரம் நாம் முன்னேறியிருக்கிறோம் என்று பார்த்து சந்தோஷம் அடையும் நிலையில் இருக்கிறோம். முன்காலத்தில், ஒரு பஸ் ஒரு மைலுக்கு அப்பால் வரும் போதே தெரிந்துவிடும். அவ்வளவு ஓட்டை உடைசல் பஸ்களாக இருந்தன, அப்பொழுது. ஆனல் தற்சமயம் புதிய பஸ்கள் இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். சிலர் கேட்கிறார்கள், அந்தக்காலத்தில் பஸ் நெருக்கடி இல்லாமல் இருந்ததே, இப்பொழுது என் பஸ் நெருக்கடி இருக்கிறது என்று. அதற்குக் காரணம் அந்தக்காலத்தில் டிராம் இருந்தது. பிரயாணிகளில் அதிகம்பேர்களை ட்ராம்தான் அப்பொழுது ஏற்றிச் சென்றுகொண்டிருந்தது. ஆனல் இப்பொழுது டிராம் இல்லாததால் சர்க்கார் பஸ்கள்தான் பிரயாணிகளை ஏற்றிச்செல்லவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒருசமயம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்லும்போது சொன்னார்கள். பஸ்களில் நெருக்கடியை தீர்க்கமுடியாது என்று. அதற்குக் காரணமாக அவர்கள் சொன்னார்கள், நியூயார்க், லண்டன், பாரிஸ் போன்ற இடங்களில்கூட பஸ்நெருக்கடியை தவிர்க்கமுடியவில்லை, ஆகவே நம்மால் எப்படி முடியும் என்று சொன்னார்கள். ஆனல் நியூயார்க்கில் உள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையையும் அங்குள்ள ஜனத்தொகையையும் பார்க்கும்போது அது தவிர்க்க முடியாததற்குக் காரணம் இருக்கலாம். அங்கு 85 லட்சம் ஜனங்கள் வசிக்கிறார்கள். அங்கு ஓவர் ஹெட் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. லண்டனில் அண்டர்கிரவுண்ட் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. ஜனத்தொகை, சுமார் 80 லட்சம். நாள் ஒன்றுக்கு, ட்யூப் ட்ரெயின்ஸ் மாத்திரம் இரண்டு கோடி ஜனங்களை ஏற்றிச் செல்கிறது. அந்த நிலையை சென்னையில் இல்லாவிட்டாலும் இங்கு எலெக்ட்ரிக் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. ஆனல் அந்த ட்ரெயின்ஸ் சென்னையைச் சுற்றிப் போகிறதில்லை. ஆகவே, நாம் நெருக்கடியைத் தீர்க்கத்தான்வேண்டும். நியூயார்க்கில் தீர்க்கவில்லை, லண்டனில் தீர்க்கவில்லை, பாரீஸில் தீர்க்கவில்லை, ஆகவே நாங்களும் தீர்க்கவில்லை என்று சொல்வதை ஒரு வாதமாக எடுத்துக்கொள்ளமுடியாது. ஆகவே நாம் பஸ்களை அதிகமாக்க வேண்டும். 1958–59-ல் சுமார் 50 பஸ்கள்தான் அதிகமாக்கப்போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் சொல்வது என்னவென்றால், அது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே, குறைந்தபட்சம் 100 பஸ்களையாவது அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக போனவருஷம் கிடைத்த லாபம் சுமார் 26·7 லட்சம் என்றும் இந்த வருஷம் 13·7 லட்சம் ரூபாய் என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். முன்பு பெட்ரோல் பஸ்களாக இருந்ததை இப்பொழுது டீஸல் பஸ்களாக மாற்றியிருக்கிறபோது செலவு குறைந்திருக்கவேண்டியதற்குப் பதிலாக செலவு அதிகமாகி இருப்பதற்குக் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. அதற்கு ஏதோ காரணமும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எட்டு லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக டிப்ரீஸியேஷன் பண்டுக்காக மாற்றியிருக்கிறோம்.

SRI A. A. RASHEED : அடுத்தபடியாக, பஸ்களில் அதிகப்படியாக நின்றுகொண்டுபோகும் நிலை இன்னும் இருக்கிறது. மேல் நாடுகளுக்கு நான் சென்றிருக்கிறேன். அங்கும் நின்றுகொண்டுபோகும் நிலை இருக்கத்தான் இருக்கிறது. இருந்தாலும், இங்கு அதிகப்படியான ஜனங்கள் நின்றுகொண்டு போகிறதால் ஐந்தல்லது ஆறுபேர்கள்தான் நின்றுகொண்டு போகலாம் என்ற ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தவேண்டும். ஆகவே, அதற்கு

27th March 1958] [Sri A. A. Rasheed]

சர்க்கார் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பின்னர் சிலருக்குத்தான் ஸீஸன் டிக்கட் கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிருர்கள். நான் சொல்வது எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் கன்ஸெஷன் டிக்கட் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வரவேண்டும் என்று சொல்லுகிறேன். அதிலும் எல்லா ரூட்களிலும் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வரவேண்டும். மாணவர்களுக்கு சில ரூட்களில்மாத்திரம் கொடுத்தால்போதாது. இங்கிலாந்தில் காலையில் ஆறு முதல் எட்டு மணிவரை பிரயாணம் செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு ரிட்டேர்ன் டிக்கட் கன்ஸெஷன் ரேட்டில் கொடுக்கிருர்கள். அதேபோல் இங்கும் காலை ஆறு மணி முதல் எட்டு மணி வரை பிரயாணம்செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு கன்ஸெஷன் ரேட்டில் ரிட்டேர்ன் டிக்கட்கள் வழங்கவேண்டுமென்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்துகளைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் பக்கிரிசாமி பிள்ளை அவர்கள் சொன்னுர்கள். நான் வசிக்கும் இடத்திற்கு அருகில் சில தினங்களுக்கு முன்பு ஒரு பெரிய விபத்து ஏற்பட்டது. அதில் ஆறு வயது குழந்தை ஒன்று அகப்பட்டு செத்தது. சாதாரணமாக விபத்துக்களுக்கு காரணம், டாக்ஸி கார்களும், சர்க்கார் பஸ்களும், மோட்டார் சைக்கிலிஸ்ட்டும்தான் என்று மக்கள் கூறுகிருர்கள், இது எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்று எனக்குத் தெரியாது. இதையும் சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டும். சென்ற வருஷம் எவ்வளவு விபத்துகள் ஏற்பட்டன. அதில் எத்தனைபேர்கள் இறந்து போனுர்கள். அவைகளால் ஏற்பட்ட உயிர் நஷ்டம், பொருள் நஷ்டம் எவ்வளவு என்பதைப்பற்றியெல்லாம் புள்ளிவிவரங்கள் கொடுத்தால் நிலைமையைபற்றி நான் நன்கு தெரிந்துகொள்ள முடியும். அடுத்தபடியாக, சில கண்டக்டர்களை டிஸ்மிஸ் செய்திருக்கிருர்கள். காரணம் என்னவென்ருல், அவர்கள் அனுமதியின்றி பஸ் ஓட்டினதிற்காக டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிருர்கள். குற்றம் பெரிதானுலும், முதன்முதலாகக் குற்றம் செய்திருப்பதால் அவர்களை ஓரளவு மன்னித்துவிட்டு அல்லது ஒரு பைன் மாத்திரம் போட்டுவிட்டு அவர்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தால் நன்ருக இருக்கும் என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன். அடுத்ததாக, பிரயாணிகள் தங்குவதற்காக ஷெல்டர்கள் கட்டியிருக்கிருர்கள். அதற்காக சர்க்கார் 30,000 ரூபாய் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுக்கப்போவதாகச் சொல்கிருர்கள். ஷெல்டர்கள் இல்லாமல் வெய்யில் காலத்திலும், மழைக்காலத்திலும் பிரயாணிகள் நின்றுகொண்டு தவிப்பதைப் பார்க்கும்போது பரிதாபமாகத்தான் இருக்கிறது. சென்னையில் இருக்கிறவர்கள் எல்லோரும் பணக்காரர்கள் அல்ல. ஒரு சிலர்தான் கார்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிருர்கள். ஆகவே, இன்னும் கொஞ்சம் அதிகம் பணம் ஷெல்டர்கள் கட்டுவதற்காக ஒதுக்கவேண்டுமென்றுதான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடைசியாக ட்ரன்ஸ்போர்ட் ஹௌஸில் ஒரு வாட்டர் cooler கூலர்தான் (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள், "இது அடிஷனல் வாட்டர் கூலர்" என்று சொன்னுர்கள்) அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன.

p.m.

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நமது போக்குவரத்து சர்க்காரால் எடுக்கப்பட்ட பிறகு, பல தனி நபர்கள், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எல்லோருடைய ஆத்திரத்திற்கும் இடையேகூட இது தப்பிப் பிழைத்து நாளுக்கு நாள் வளர்ந்து வருவதைக் காண நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். நமது அமைச்சர் அவர்களின் நேரிடையான பார்வையின்கீழ் இன்னும் அது துரிதமான அபிவிருத்தி அடையவேண்டுமென்பது எனது அவா. தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில்களை நாம் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு திறமையாக நடத்திக் காட்டுகிறோமோ அவ்வளவுக் கவ்வளவு நாம் மேலும் மேலும் சர்க்கார் பல தொழில்களை எடுத்து நடத்தி வரியை மாத்திரம் நம்பி இராமல் வருவாயை நம்பித்தான் பட்ஜெட் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதுதான் நாம் சோஷியலிஸ அமைப்பை நோக்கி போக முடியும் என்ற அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது இம்மாதிரித் தொழில்களை சர்க்காரே ஏற்றெடுத்து நடத்தவேண்டும். அதில், குறைபாடுகள் இருக்கலாம். நம் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தில் உள்ள எவ்வளவோ குறைபாடுகளை நாம் பல தடவை எடுத்துக் காட்டி வந்திருக்கிறோம். அவைகள், மெதுவாக நீக்கப்பட்டாலுங்கூட தீர்ந்து வருகிறதை

நான் கவனிக்காமல் இல்லை. அதேசமயத்தில் அவர்கள் கொடுத்திருக்கக் கூடிய அறிக்கையில் உள்ள புள்ளிவிவரங்கள் நமக்கு போதுமான திருப்தியை அளிக்கக்கூடியதாகவில்லை. அது முயற்சிக்கு அப்பாற்பட்டதா என்றால், இல்லை, அது நிர்வாக இயந்திரத்தில் சில ஊழல்கள் இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துக்காட்டுகிறது. அடுத்தபடியாக, நான் சில விஷயங்களைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்வதற்கு முன்பு, முதலாவதாக, நிர்வாக அமைப்பை திறமையுள்ளவர்களைக் கொண்டு நடத்தவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலாவதாக, ஏன் ஒரு ஹானரரி டயரக்டர் இருக்கவேண்டுமென்று என்னால் புரிந்து கொள்ளமுடியவில்லை. முன்னொரு தடவை இதைப்பற்றி இச்சபையில் குறைகூறப்பட்டிருக்கிறது. நிர்வாகத்திற்குத் தகுந்த மனிதர் வேண்டுமென்று நாம் ஆட்களைப் பொறுக்கி எடுப்பதா, இல்லை ஒரு தனிப்பட்ட மனிதர் ரிட்டயர் ஆகிவிட்டார், ஆகவே அவருக்கு வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்று அவரை எடுப்பதா ?—அதிலும் தேசியமயமாக்கப்பட்டு பலரின் ஆத்திரத்திற்கும் உட்பட்டிருக்கும் இந்த இலாகாவில்.

இவர்களுக்கு 500 ரூபாய் கொடுக்கவேண்டுமா என்பது பிரச்னை அல்ல. அவர்கள் வேண்டுமென்றால் 2,000 ரூபாய்வரை சம்பளம் கொடுக்கட்டும். அதைப்பற்றி நமக்கு கவலையில்லை. இவ்விதம் நியமிக்கக்கூடியவர்களால் நமக்கு பலன் இருக்கக்கூடியவகையில் திறமையுள்ளவர்களை வைக்கவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். நான் தனிப்பட்ட நபர்களின்மீது வெறுப்பாக பேசவேண்டும் என்பதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. ரிட்டயர் ஆன ஆபீஸர்களை வைக்கக்கூடாது என்பதும் என் அபிப்பிராயம் அல்ல. இந்த துறையில் அவர்களுக்கு அனுபவம் இருக்கிறதா அல்லது இந்த தொழிலில் தேர்ச்சி பெற்றவராக இருக்கிறாரா என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இவ்விதம் ஒன்றுமில்லாத நபருக்கு ஹானரரி டயரக்டர் என்று சொல்லி அவர்களுக்கு கன்வேயன்ஸ் அலவன்ஸ் போதாது, வீட்டுவாடகையை கட்டவேண்டும் என்று ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருந்து வருவதை அறிகிறேன். இவ்விதம் வருவாய் அதிகமாக வரக்கூடிய இந்த இலாகாவில் எதற்காக இந்த மாதிரி பிச்சைக்காரத் தனமாக ஹானரரி என்ற பெயரில் ரூபாயும் கொடுத்து வைக்கவேண்டும் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை, திறமையான ஆளை தேர்ந்தெடுப்போம். வேண்டுமென்றால் கூடுதலாக சம்பளத்தை கொடுப்போம். இவ்விதம் செய்வதில் நமக்கு ஒரு ஆட்சேபணையும் இல்லை. ஆகவே இந்த வருடத்தோடு இந்த பதவியை முடித்துவிட்டு தேவையான ஆட்களைப்பார்த்து பொறுக்கி எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக பஸ்கள் பிராயணம் செய்திருப்பதைப்பார்த்தால் மைலேஜ் அதிகரித்திருப்பதாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த விவரங்கள் நமக்கு பெரிய ஏமாற்றத்தைக் கொடுக்கக்கூடியதாக இருக்கிறது. ஒரு பஸ் நாள் ஒன்றுக்கு 130 மைல் முதல் 140 மைல்கள் வரை ஓடுகிறது என்று கூறுகிறார்கள். இது வாஸ்தவமாக இருக்கும். அதே சமயத்தில் தனியார் நடத்தும் பஸ்களை எடுத்துப்பார்த்தால் 200 மைல்கள் வரை ஓடலாம் என்றிருக்கிறது. அதிலும் டௌன் பஸ்ஸை பொறுத்தவரையில் 250 மைல் வரை ஓடலாம் என்று கூறப்படுகிறது. அப்படியிருக்கும்போது சர்க்காரால் ஏகபோகமாக நடத்தப்படுகிறது. இந்த பஸ் நாள் ஒன்றுக்கு 130 மைல் ஓடுகிறது என்று சொன்னால் அதற்கு காரணம் என்ன ? தனியார் நடத்தும் பஸ்களின் அதாவது சென்னை நகரத்தை போன்றில்லாமல் சிறிய நகரங்களில்கூட அதிகமான மைல்கள் ஓடுகிறது. அதோடு அவர்கள் கூடுதலாக சம்பாதிக்கிறார்கள். ஆகவே என் இதில் மாத்திரம் இந்த மாதிரியாக ஏற்படுகிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். லாபம் அதிகமாக கிடைக்கிறது என்பது வாஸ்தவம்தான். நிர்வாக செலவுகளை குறைப்பதினால் இந்த லாபம் ஏற்படவில்லை என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். நேற்று இங்கு கேள்வி நேரத்தில் குறிப்பிட்டதுபோல கன்யாகுமரியில் நடந்த சம்பவத்தைப்போல, 37 பேர் ஏறக்கூடிய பஸ்ஸில் 87 பேர்களை ஏற்றினால், இங்குள்ள பஸ்களில் 40, 50 பேர்களை ஸ்டாண்டிங்கில் ஏற்றிக்கொண்டு போனால் லாபம் வரத்தான் செய்யும். இந்த வழிகளில்தான் வருமானம் வந்திருக்கிறது. ஆனால் நிர்வாக செலவுகளில் குறைவு ஏற்பட்டிருக்கிறதா

27th March 1958] [Sri M. Kalyanasundaram]

என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். பஸ் ஓடுவதில் மைல் ஒன்றுக்கு இப்பொழுது 0–15–11 செலவு ஆகிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்னால் 0–15–7 செலவு ஆனது என்று தெரிகிறது. இப்போது 4 தம்பிடி கூடுதலாக செலவு செய்யப்படுவருகிறது. இதில் தேய்மானம் எல்லாம் சேர்ந்திருக்கிறதா என்று நமக்கு தெரியவில்லை. தேய்மானத்தை இதில் சேர்க்கவில்லை என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இதில் தேய்மானம், "ஆக்ஸிடன்டல் ரிசர்வ் பண்ட்", "இன்ட்ரஸ்ட்டு ஆன் கேப்பிட்டல் பாரோட்" இவைகள் எல்லாம் சேர்ந்திருக்கிறது.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இதில் சேர்க்கப்பட்டிருந்தால் மிகவும் சந்தோஷம். தனியார் நடத்தப்படுகிற பஸ்களில்கூட இப்போது எல்லா பஸ்களும் அனேகமாக டீசல் எண்ணெயில்தான் ஓடுகின்றன. மைல் ஒன்றுக்கு 0–9–6 முதல் 0–12–6-க்கு மேல் செலவு ஆவதில்லை என்று பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதில் மிக அனுபவம் உள்ள பல முதலாளிகளே ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த விதத்தில் பார்த்தாலும் சர்க்கார் பஸ்களில் மூன்று அணவுக்கு மேல் செலவு ஆகிறது என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இதனால் தொழிலாளிகளுக்கு அதிகமான சம்பளங்களை கொடுக்கிறார்களா என்று பார்த்தால் அவ்விதம் ஒன்றுமில்லை. பல தனிப்பட்ட கம்பெனிகள் கொடுக்கும் சம்பளத்தை இதோடு ஒப்பிட்டு பார்க்கும்பொழுது சர்க்கார் ஸ்தாபனத்தில் கொடுப்பது பிரதிகூலமாகவே இருக்கிறது. ஆகவே இதில் அதிகமான செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லமுடியாது. மற்ற தனிப்பட்ட ஸ்தாபனங்கள் கொடுப்பதுபோல போனஸ் கொடுப்பதில்லை. மற்ற தனிப்பட்ட கம்பெனிகளில் 3 மாதம் முதல் 5 மாதம் வரை சம்பளத்தை போனஸாக கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் லாபம் பெறவில்லை என்று சொல்லமுடியாது. அவர்கள் அதிகமாக லாபம் பெறுகிறார்கள். 40 ஆயிரம் கொடுத்து ஒரு பஸ் வாங்கி சர்வீஸ் நடத்தினால் முதலீடு செய்த அந்த பணத்தை ஒரே வருடத்தில் அவர்கள் திரும்பப்பெறுகிறார்கள். பெரிய சேட்டுகளிடத்தில் 25% வீதம் கூடுதல் வட்டிக்கு கடன் வாங்கி பஸ்களை ஓட்டுகிறார்கள். இவ்விதம் அதிகமான லாபம் பெறுவதினால்தான் கடனை தீர்த்துவிடுகிறார்கள். நம்முடைய பஸ்களில் அதிகமான வருவாய் கிடைக்கவில்லை என்றால் அதற்கு காரணம் இவ்விதம் செலவு செய்வதுதான் காரணம். இதில் துர்வினியோகம் நடைபெறுகிறது என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இம்மாதிரிப்பட்ட தவறான செலவினங்களை குறைத்து வருவாயை பெருக்கவேண்டும். அதற்காக வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக இன்று வேறு ஒரு மான்யத்தைப்பற்றி கூறும்பொழுது குறிப்பிட்டது மாதிரி ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ்களில் முக்கிய கவனம் செலுத்தவேண்டும். இப்போது செலுத்தப்படும் கவனம் போதாது. இப்போது ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ்களையெல்லாம் டயர், ட்யூப்களை எல்லாம் பொறுப்பில்லாமல் உபயோகிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதிலும் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக வருவாயை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு வழி செய்யவேண்டும். அதற்காக அதிகமாக ட்ரிப்களை விடவேண்டும். இதனால் தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கும். எட்டு மணி நேரத்திற்கு கூடுதலாக வேலை செய்யும் ட்ரைவர் கண்டக்டர்களுக்கு கூடுதல் அலவன்ஸ் கொடுப்பதின் மூலமாக அவர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கும். சர்க்காருக்கும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். அதோடு பொது மக்களுக்கும் கூடுதலாக பஸ் போக்கு வரத்து வசதிகள் செய்துகொடுப்பதாக இருக்கும். ஆகவே இதில் வருவாயை அதிகரிப்பதற்கு வேண்டிய வழிகள் இருக்கிறது. இதில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால் வருவாய் வரக்கூடிய இனங்களில் ஓட்டை இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில உதாரணங்களை எனக்குச் சொல்லமுடியும். துரதிருஷ்டவசமாக பஸ் போக்கு வரத்தை சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டது புது அனுபவமாக இருப்பதினால் சில குறைபாடுகள் ட்ராபிக் செக்ஷனில் ஏற்பட்டு இருக்

கின்றன. இந்த குறைகள் இந்த நிர்வாகத்தின் ஆரம்பகாலத்திலிருந்தே நிவர்த்திக்கப்படாமல் இருந்து வந்திருக்கிறது. பல வழிகளிலும் வருவாயில் ஓட்டை இருக்கின்றது. கள்ள டிக்கட்டுகள் அச்சடித்து கொடுக்கப்பட்டது எல்லோருக்கும் தெரியும். இதில் சாதாரண கண்டக்டர் முதல் டெப்யூடி டயரக்டர் வரை உட்பட்டிருந்தார் என்று சொல்லப்பட்டது. அதில் உண்மையாகவே தொழிலாளிகள் உட்பட்டிருந்தால் அதற்காக நாம் தலைகுனியவேண்டும். தொழிலாளிகளாக இருந்தாலும் சரி, அதிகாரிகளாக இருந்தாலும் சரி, வேலையில் சரியாக நடக்கவேண்டும் என்று நினைப்பவன் நான். தொழிலாளியாய் இருக்கட்டும், அதிகாரியாய் இருக்கட்டும், யாரும் லஞ்சம் வாங்கக்கூடாது, ஒழுங்கீனமாக நடக்கக்கூடாது. தங்களுடைய கடமையை சரிவர செய்யவேண்டும். இதை மீறுகிறவர்கள் பேரில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். சில விஷயங்களை அமைச்சர் அவர்கள் சீர் தூக்கி பார்த்து அதன் பேரில் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். சில பொறுப்பான அதிகாரிகளுக்கு மாமூல்கொடுத்தால்தான் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு அந்தந்த ரூட்டுகள் அந்தந்த நேரம் கிடைக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். கீழே இருக்கிற அதிகாரிகள் முதல் டெப்யூடி டயரக்டர் வரை இந்த ஊழல்கள் இருப்பதாக நிறைய புகார்கள் இருக்கிறது. தொழிலாளியைப் பார்த்து திருடாதே என்று சொல்லிவிட்டு அவர்கள் இவ்விதம் நடந்தால் எப்படி நிர்வாகம் ஒழுங்காக நடைபெற முடியும். அவர்கள் தினமும் ஒன்றிரண்டு ரூபாய் எடுத்தால்தான் மேலேயுள்ள அதிகாரிகளுக்கு ஐந்தோ பத்தோ கொடுக்க முடியும். ஆகவே வருவாய் இனத்தில் இவ்விதமான பல கோளாறுகள் இருக்கின்றன. தொழிலாளிகளை மாத்திரம் குறை சொல்லுவதில் பிரயோசனம் இல்லை. இதில் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளுக்கு பெரும் பொறுப்பு இருக்கிறது. இந்த டிப்பார்ட்மெண்டில் மாத்திரமல்ல, மற்ற டிப்பார்ட்மெண்டுகளில் ஊழல் செய்யக்கூடிய அதிகாரிகளையும் கண்டுபிடித்து அவர்கள் பேரில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். வருவாயை அதிகரித்துவிட்டு, தொழிலாளிகளுக்கு போனஸ் கொடுப்பதில் உடை கொடுப்பது போன்ற வசதிகளை கொடுப்பதில் தொழிலாளர்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்படவேண்டும். வருமானம் வருகிற விஷயத்தில் இன்னும் கூடுதல் கவனம் செலுத்தப்படவேண்டும். இதுவரை செலுத்தி வந்த கவனம் போதாது. இதைப் பற்றி ஆராய்ந்து பார்த்தால் மந்திரி அவர்கள் உணருவார்கள். இதுவரை நேரடியாக தெரியாவிட்டாலும் பழைய பைல்களை திருப்பினால் டெப்யூடி டயரக்டர் போன்ற அதிகாரிகளின்மீது கொண்டுவரப்பட்ட புகார்கள் எவ்விதம் மறைக்கப்பட்டன என்பதை பைல்களை புரட்டிப் பார்த்தால் தெரியும். ஆகவே, இதைத் தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்து யார் யார் பொறுப்பாளிகளோ அவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுத்து, புதிய ரத்தத்தை நிர்வாகத்தில் புகுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அபபொழுது தான் தொழிலாளர்களிடத்தில் நம்பிக்கை ஏற்படும், ஒழுங்கையும், கட்டுப்பாட்டையும் அவர்களிடத்திலே வளரச் செய்வதற்கு உதவியாயிருக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் வற்புறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்கள் "பார்ட்டிஸிபேஷன" என்று சொல்லுகிறோம். சர்க்கார் நிர்வாகத்திலுள்ள ஒரு தொழிலை எடுத்துக்கொண்டு, "தொழிலாளர் பார்டிஸிபேஷன்" முறையை அமல் நடத்தப்போவதாக கேள்வி நேரத்தில் பதில் சொல்லக்கூடிய சமயத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதாக எனக்கு ஞாபகம். ஆனால் அது அமுலுக்கு வரவில்லை. அதற்காக ஒரு தேர்தல் நடந்தது என்று கேள்விப்பட்டேன். ஒரு கமிட்டியும் நியமிக்கப்பட்டது. ஏன் அது இயங்கவில்லை, ஏன் தொழிலாளாகளுடைய ஒத்துழைப்பை பெற அதிகாரிகள் முன்வரவில்லை என்று கேட்கிரேன். பழைய மனப்பான்மையிலேதான் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள், தொழிலாளரின் ஒத்துழைப்பை பெறுவதற்கு என்ன முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள என்று கேட்கிறேன். அதிகாரிகள் பழைய மனப்பான்மையைக் கொண்டிருககிற வரையில், தொழிலாளர்களை சமமாக நடத்த வேண்டுமென்ற எண்ணம் இல்லாத வரையில், அவர்களும், தொழிலாளர்களும் சமமாக உட்கார்ந்து எப்படிப்

பேச முடியும் ? " நாங்கள் உத்திரவு போடுவோம், அதன்படி நீங்கள் நடக்கவேண்டும் " என்று அதிகாரிகள் சொல்லும் மனப்பான்மை நீடிக்கிற வரையில், அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பை பெறுவது சாத்தியமல்ல. ஆகவே அதிகாரிகளின் மனப்பான்மை மாறவேண்டும். வேலை நேரத்தில் கட்டுப்பாடு இருக்கவேண்டுமென்பதை நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களை 8 மணி நேரம் வேலை வாங்குவதற்கு அதிகாரிகளுக்கு உரிமை உண்டு. அந்த வேலையை அவர்கள் நியாயமாகச் செய்ய கடமைப்பட்டவர்கள். அதிகாரிகளுச்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான நோக்கம் இருக்கவேண்டுமென்றால், அதிகாரிகளுடைய மனப்பான்மை மாற வேண்டும். அந்த நிலைமை ஏற்பட்டால்தான், தொழிலாளர்கள் நிர்வாக பொறுப்புகளை விவாதிப்பதற்கும், அதற்கான யோசனைகளைக் கூறுவதற்கும் சாத்தியமாகும். அத்தகைய சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தாமல், குரோம் பேட்டைத் தொழிற்சாலை சம்பந்தமாக ஏற்படுத்தப்பட்ட கமிட்டியைப் போல ஒரு கமிட்டியைப் போட்டால், கமிட்டி ஏற்படுத்தினதுதான் கண்ட பலனாக இருக்கும். அந்தக் கமிட்டியானது இன்னும் ஒரு தடவைகூட சந்திக்கவில்லை. இந்தப் பிரச்னையைப் பற்றி விவாதிக்க முடியவில்லை. அதைத் திருத்துவதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். தொழிலாளர்கள் பக்கத்திலிருந்து போதுமான சம்பள வசதிகள் கொடுக்கப் படவில்லை என்ற புகார் வந்திருக்கிறது. இந்த போக்கு வரத்து திறமையாக நடைபெறுவதற்கு பெரும் துணையாக இருக்கவேண்டியவர்கள் தொழிலாளர்கள். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு திறமையாக வேலைசெய்து சிக்கனமாக நடத்துகிறார்களோ, அந்த அளவுக்குத்தான் லாபம் கிடைக்கும். ஆகவே அவர்களுக்காக செய்யவேண்டிய செலவு நியாயமானது, அவசியமானதும்கூட. போனஸ் விஷயத்தில் சர்க்கார் கையாண்டு வருகிற கொள்கை சரியாக இல்லை. உழைப்பு போனஸ் மட்டும்தான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் உழைப்புக்கு " போனஸ் " கொடுக்கிறார்கள். மாதா மாதம் சம்பளமும் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு மேலாக வருஷம் ஒன்றுக்கு மூன்று மாதம் சம்பளம் போனஸாக கொடுக்கிறார்கள். அப்படியிருக்கும்பொழுது போனஸ் விஷயத்தில் சர்க்கார் பேசாமல் இருப்பது சரியல்ல. வருஷா வருஷம் போனஸ் கொடுக்கவேண்டும். தனி நபர்கள் கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு சம்பளத்தை உயர்த்தவேண்டும். கேரள ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையையும், நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையையும் பார்க்கும்பொழுது, நம்முடைய சம்பள விகிதங்கள் குறைவாக இருக்கின்றன. மோட்டார் போக்குவரத்துக்காக வேண்டி ஒரு தனி " Wage Board "-ஐ நியமிக்க வேண்டுமென்ற யோசனையைச் சொல்லியிருக்கிறோம். சர்க்காருடைய போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட மட்டில். தொழிலாளர்களுடைய சம்பளம், அவர்களுடைய லீவ் வசதிகள், போனஸ் வசதிகள், இவைகளைப் பரிசீலனை செய்து முடிவுகள் எடுப்பதற்கு ஒரு பிரத்தியேக கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நிர்வாகச் செலவை எந்தெந்த துறையில் சிக்கனம் செய்ய முடியும் என்று பரிசீலனை செய்வதற்கு நிபுணர்கள் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமித்து, சிக்கனத்தைக் கையாண்டு லாபத்தை பெருக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுப்பதுடன், நம்முடைய போக்குவரத்து திறமையாக நடைபெறுகிறது. சர்க்காரே மற்ற ரூட்டுகளையும் எடுத்து நடத்த முடியும் என்ற பெயரை எடுக்கவேண்டுமென்று வாழ்த்திக் கொண்டு, எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER: Does any hon. Member wishing to speak? If no hon. Member wishes to speak, I will call upon the Hon. the Leader of the Opposition to speak.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Sir, I am prepared to speak now but the understanding is that the House should sit in the afternoon also.

[27th March 1958

DEPUTY SPEAKER : But now no hon. Member wishes to speak.

(The hon. Member, Sri A. Govindasamy entered the House.)

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member, Sri Govindasamy, will speak now. Members who want to speak should be in their seats.

* **Sri A. GOVINDASAMY** :—சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே மாலையிலே பேசுவதற்கு நேரம் கிடைக்குமென்ற காரணத்தினாலே, நீங்கள் கூப்பிட்ட நேரத்திலே இல்லாமைக்கு வருந்துகிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையை விவாதிக்கும்பொழுது. சில விஷயங்களை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ் போக்குவரத்தில், சில ரூட்டுகளுக்கு மட்டும் "கன்செஷன் டிக்கட்டுகள்" கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த விஷயத்தில் பாகுபாடு இருக்கக் கூடாது. எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் இந்த கன்செஷன் டிக்கட்டுகள் வழங்கப்படவேண்டும். அதிலும், குறிப்பாக, மாணவர்களுக்கும், என். ஜி. ஓ. க்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும், பாதி அளவு கட்டணம் வசூலிக்கும் நிலைமை இருக்கவேண்டும்.

பகல் நேரங்களில் உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும், மாணவர்களுக்கும் உணவு எடுத்துச் செல்லும் கூடைகளை சர்க்கார் பஸ்களில் ஏற்ற மறுக்கிறார்கள். அதை மறுக்காமல் அவைகளை ஏற்றிச் செல்லுவதற்கு அனுமதி தரவேண்டும். அந்த சாப்பாட்டுக் கூடைகளில் நிறைய டிபன் பாக்ஸ்கள் இருக்கிற காரணத்தினாலே, அவைகளை ஏற்றிச் செல்ல மறுப்பதால், பல மாணவர்களும். உத்தியோகஸ்தர்களும் கஷ்டப்படவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் கவனம் செலுத்தி தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும். இல்லாவிட்டால் 12 மணியிலிருந்து 1½ மணி வரையிலும் இந்த சலுகையை வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது சர்க்கார் "**luxury bus**" வைத்து நடத்துகிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு, அதாவது மகாபலிபுரத்திற்குப் போவதற்கு 5 ரூபாய் வசூல் செய்யப்படுகிறது. இதுபோல் மற்ற முக்கியமான இடங்களுக்குப்போக விரும்புகிறவர்களுக்கும் வசதி செய்து தரவேண்டும். எல்லா இடங்களும் இதன் பலனை அடைகின்ற முறையில் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 27-வது பஸ் ரூட்டில், அதிகமான சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடாத காரணத்தால் பல சமயங்களில் நானே தொல்லைக்குள்ளாகி, அசெம்பிளிக்கு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் வரமுடியாமல் போகிறது. ரிப்போர்ட்டர்களும் மற்றும் உத்தியோகக்காரர்களும் அந்தப் பகுதியிலிருந்து வருகிறவர்களும் இருப்பதனால், அதிக பஸ்கள் விடாததன் காரணமாக, நெருக்கடி ஏற்பட்டு காலதாமதம் ஆகிறது. ஆகவே, அந்த ரூட்டிலே அதிகப்படியான பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 24, 27. 37 ஆகிய மூன்று பஸ்களும் பச்சையப்பன் ஹாஸ்டல் வழியாக வருகின்றன. அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன் மாணவர்கள் பச்சையப்பன் கல்லூரிக்குச் செல்வதற்கும், ஷெநாய் நகரிலிருந்து உத்தியோகஸ்தர்கள் மற்றப் பகுதிகளுக்குச் செல்வதற்கும் வசதிகள் செய்து தரவேண்டும். எந்தப் பகுதியில் தொழிற்சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றனவோ, எந்தப் பகுதியிலிருந்து அதிகமாக உத்தியோகஸ்தர்கள் வருகிறார்களோ, அங்கெல்லாம் அதிகப்படியான பஸ்கள் விட்டால் நல்லது. இல்லாவிட்டால் அரை மணி நேரத்தில் ஆபீசுக்குப் போகலாம் என்று எண்ணிக் கொண்டு வருகிறவர்கள், பஸ்களில் இடம் கிடைக்காத காரணத்தால் தடைப்பட்டு, ஒரு மணி நேரம் லேட்டாக ஆபீசுக்கு வருகிறார்கள். அதனால் ஆபீசர்களுக்கு மன்னிப்பு எழுதிக் கொடுக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது.

27th March 1958] [Sri A. Govindasamy]

இன்னும், சர்க்கார் பஸ்களில் அவசர நேரத்தில் நோயாளிகள் படுத்துச் செல்வதற்கும் வேண்டிய வசதிகள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நோய்கள் என்று சொல்லும்போது நான் தொத்து நோய் உள்ளவர்களை அல்ல என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சாதாரணமாக ஜுரம் தலைவலி முதலிய சாதாரண வியாதிகள் இருக்கக்கூடிய நோயாளிகள், உட்கார்ந்துகொண்டு போக முடியாமல் இருப்பவர்கள் இவர்களுக்கு படுத்துக்கொண்டு போவதற்கோ அல்லது சாய்ந்து கொண்டு போவதற்கோ சர்க்கார் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

தனியார் நடத்துகின்ற பஸ்கள்—எம். டி. பஸ்கள், டி. வி. எஸ். பஸ்கள் முதலியவைகள் சர்க்கார் பஸ்களைவிட ஒழுங்காக நடை பெறுகின்றன. பஸ்களில் போட்டிருக்கும் குஷன்களும் நல்ல முறையில் இருக்கின்றன. சர்க்கார்தான் தனியாருக்கு வழிகாட்டியாகவும் எடுத்துக் காட்டாகவும் இருக்க வேண்டும். தனியார் எந்தெந்த செடுபிடிகளை கடைபிடிக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ அவைகளை சர்க்காரே நடத்தி காட்டினால் நன்றாக இருக்கும்.

1958-ம் வருஷம் ஜனவரி மீ 14-ம் தேதியன்று எங்கள் கட்சிச் தலைவர் அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் கடற்கரையில் ஒரு கூட்டத்தில் பேசும்போது அரசாங்கம் செய்த தவறை நான் எடுத்துச் சொல்லாமல் இருக்கமுடியாது. அன்று இரவு 8 மணிக்கு மேல் ஒரு பஸ்கூட அந்த பக்கம் விடவில்லை. பஸ்கள் அந்தப் பக்கம் போகக்கூடாது என்று உத்தரவிட்டதாக தெரிகிறது. இதனால் கூட்டத்திற்கு வந்து பொது மக்கள் பல இடையூறுகளுக்கு உள்ளாகும்படி நேர்ந்தது.

சர்க்கார் பஸ் ஊழியர்களுக்கு இப்பொழுது மூன்று செட் உடைகள் தான் கொடுக்கப்படுகின்றது. ஆறு செட் உடைகள் கொடுத்தால் வசதியாக இருக்கும். சீக்கிரம் உடைகள் அழுக்காகி விடும் நிலை இருப்பதால் சுத்தமாக யூனிபாரங்கள் இருக்க வேண்டுமானால், 6 செட் உடைகள் இருக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு கொடுக்கும் வாஷிங் அலவன்சும் குறைவாக இருக்கிறது. அது இப்பொழுது அவர்களுக்கு போதுவது இல்லை. ஆகையால் வாஷிங் அலவன்சையும் உயர்த்த வேண்டும். இந்த ஊழியர்களின் திறமையால் தான், உழைப்பால் தான் சர்க்காருக்கு ஊதியம் கிடைக்கிறது. ஆகையால் சர்க்கார் இவர்களின் விஷயத்தில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பஸ் நடத்துவதனால் அதிக ஊதியம் வருகிறது என்று தெரிந்து இருந்தும் கூட ஏன் மற்ற இடங்களில் அவைகளை தேசீய மயமாக்க அரசாங்கம் பயப்படுகிறது என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். தேசீய மயமாக்கினால் தனிப்பட்ட பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கோபப்படுவார்களே என்று அச்சப்பட வேண்டாம். அவர்கள் நிச்சயமாக சந்தோஷப்படுகிறார்கள். அவர்கள் இப்பொழுது சேட்களிடம் கடன் வாங்கி ரொம்பவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஜமீன்களை ஒழித்தபோது ஜமீன்தார்கள் கோபப்படுவார்களோ என்று முதலில் பயந்தோம். பிறகு அவர்களுக்கு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நஷ்ட ஈடு கொடுத்ததில் தொந்தரவு ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. முதலில் கொஞ்சம் எதிர்ப்பு இருக்கும். கொஞ்ச காலம் ஆன பிறகு ஒன்றும் இருக்காது.

பம்பாய் ராஜ்யத்தில் பஸ்களை சர்க்காரே நடத்துகிறார்கள். பம்பாய் நகரத்தில் இருக்கும் பஸ்களை முனிசிபல் கார்ப்பொரேஷன் நடத்துகிறது. அரசாங்கம் இந்த விதமாக முயற்சிக்கலாம். எதிர் கட்சியிலும பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இருக்கிறார்களே என்று சில காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் காங்கிரஸ் கட்சியில் இருப்பவர்களில்தான் பலர் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஏதாவது சொல்வார்களே என்று இதை தேசீய மயமாக்காமல் இருக்கக்கூடாது.

பஸ் ரூட்டுகளில் பல தொல்லைகள் இருக்கின்றன. மார்க் ஸிஸ்டம் பல தொல்லைகளை உண்டு பண்ணியிருக்கிறது. வேண்டியவர்களுக்கு பஸ் ரூட்டுகளை கொடுக்கிறார்கள். இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. என்னுடன் ஒருவர் போட்டி போட்டு தோற்றுப்போனார். அவருக்கு புதியதாக ஒரு பஸ் ரூட் கொடுக்கப்பட்டது, நியாயமாக பட்டாள வீரர்களின் கூட்டுறவு சங்கத்தை

[Sri A. Govindasamy] [27th March 1958

சேர்ந்தவர்களுக்கு அது கிடைத்திருக்க வேண்டும். அதனால் எனக்கு ஒன்றும் சங்கடம் இல்லை. தேசீய மயமாக்கிவிட்டால் இந்த குறைபாடுகள் ஒன்றும் இராது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சாப்பாடு எடுத்துக்கொண்டு போகிறவர்களும், கிராமத்திலிருந்து சிறு மூட்டைகளுடன் வருகிறவர்களும், டவுன் பஸ்களில் பல தொல்லைகளுக்கு உள்ளாகிறார்கள். அதை தவிர்க்க வேண்டும். குறிப்பாக 'ஸ்டாண்டிங்' பாசஞ்சர் முறை இருப்பதால் பல தொல்லைகள் இருக்கிறது. இதனால் பிக்பாக்கட் அடிப்பதறகு வழி ஏற்படுகிறது. ஒரு கையில் பையை வைத்துக் கொண்டு மறு கையில் கைப்பிடியைப் பிடித்துக்கொண்டிருக்கும்போழுது கண்டக்டர் டிக்கட்டுக்கு காசு எடுங்கள் என்று வற்புறுத்தும்போது பலவித சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்த நிலைமையை தவிர்க்க வேண்டும். குறிப்பாக பெண்கள் நின்று கொண்டு போகும் நிலைமை மாறி அவர்கள் சௌகரியமாக உட்கார்ந்து போவதற்கு ஒரு பாதி சீட்டுகளாவது அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்படவேண்டும்.

நயா பைசா வந்ததினால் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் நயா பைசா காலண்டர் ஒன்று தொங்கப்பட வேண்டும். நயா பைசாவினால் கண்டக்டர்கள் சில சமயங்களில் பணம் இழக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. பொது மக்களும் தொல்லைக் குள்ளாகிறார்கள்.

பெரிய நகர சபைகளிலாவது பரீட்சார்த்தமாக பஸ்களை எடுத்து நடத்த வேண்டும். முதலில் எதிர்ப்பு இருக்குமே தவிர பிறகு எல்லாம் சரியாகப் போய்விடும்.

ஆயுதப் பூஜைக்காக ரூபாய் 600 செலவிடப்பட்டிருப்பதாக காட்டப்பட் டிருக்கிறது. இந்த பூஜை செய்ததினால் ரிப்பேராக இருக்கும் பஸ்கள் ஓடப் போகின்றனவா. இப்படி பணத்தை செலவழிப்பதைவிட சிப்பந்திகளுக்கு துணிமணிகளாகவோ அல்லது படி உயர்வோ கொடுத்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும்.

பஸ் ரூட்டுகள் அதிகமாக இருப்பதனால் வருமானம் அதிகரித்திருக் கிறது. தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்தினால் இன்னும் அவர் களிடத்திலிருந்து நன்றாக உழைப்பைப் பெற்று அதிக வருமானம் பெற லாம். அவர்களுக்காக அதிக நிதி ஒதுக்க வேண்டும் என்றால் எல்லோரு டைய ஒத்துழைப்பும் வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கம் அமைச்சருக்கு இருக்குமானால் அவர்களுடைய நிலைமை உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : I have consulted leaders of parties and they are willing to sit till 2 p.m. and finish off the Demand now under discussion. I think the House has no objection to sit till 2 p.m.

* **SRI P. S. CHINNADURAI :** மதிப்புக்குறிய சட்டமன்ற துணைத் தலைவர் அவர்களே இந்த சபையின் முன்னாலே பிரேரிக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டு பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்பு கிறேன். தேசீய மயமாக்கப்பட்டுள்ள பஸ் போக்குவரத்தினாலே லாபமா நஷ்டமா என்ற விஷயத்தை குறித்து இந்த சபையிலே ஒவ்வொரு ஆண்டிலேயும் விவாதம் நடைபெறுகிறது. வெளியிலேயும் விவாதம் நடைபெறுகிறது. இந்த விவாதங்களால் தேசீய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்திலே லாபம் கிடையாது. இதனால் பலன் கிடையாது. என்று ஒரு சிலர் வாதாடுகிறார்கள். இதைப் பார்த்தால் தேசீய மயம் என்ற கொள்கையை அடியோடு கைவிடுவதற்கு உந்தி செல்வதாக இருக்கிறதே ஒழிய உதவியாக இருக்கவில்லை என்று காண வருந்துகிறேன். அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தை குறைகூறுவதில் சிலர் போட்டி போட்டு வருகிறார்கள். கேலிச் சித்திரங்கள் போட்டு இழிவு படுத்துகிறார்கள். இங்கும் மற்ற இடங் களிலும் பேசும்போதெல்லாம் அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் பெரிய

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

இடஞ்சல் இருப்பதாக பேசப்படுகிறது. இதன் நோக்கம் எப்படியாவது பஸ் போக்குவரத்தை தனிப்பட்டவர்கள் தாங்களே கையில் வைத்துக்கொண்டு தங்களுக்கு உதவியாக வைத்துக்கொள்ள நினைக்கிறார்களோ என்னமோ தெரியவில்லை. இத்தகைய பெரிய வருமானம் கிடைக்கும் இனத்தை தாங்களே கையில் வைத்துக்கொண்டு லாபம் அடையவேண்டும் என்ற மோசமான கருத்துகள்தான் வெளியாகின்றன. நாம் சோஷலிஸ தத்துவத்தை நாடுகிறோம். அதை யாரும் மறுப்பதில்லை. ஆளுங்கட்சியிலேயே இருக்கும் ஒரு சில பஸ் முதலாளிகள்கூட இதனை வெளிப்படையாக எதிர்த்துப்பேச முன் வருவதில்லை. ஆனால் சோஷிலிஸத் தத்துவத்துக்கு மக்கள் மத்தியில் ஆதரவு இருக்கிறது என்று சொல்லிதான் உயர எண்ணுகிறார்கள். பஸ் போக்குவரத்து தனிப்பட்டோர் கையில் இருந்தால் தான இலாபகரமாக இருக்கும். மக்களுக்கு பயன்படமுடியும். என்றெல்லாம் எடுத்து கூறப்படுகிறது. இது மக்கள் மனத்தை திருப்பி சட்ட சபை கவனத்தை மாற்றி வேறு வகையில் இழுத்துசெல்ல செய்யும் முயற்சிதான். இந்த மாதிரியான கட்டுப்பாடான முதலாளித்துவ பிரசாரத்தை கண்டு மயங்ககூடாது என்று ஆளுங்கட்சிக்கும் குறிப்பாக அந்த இலாகா அமைச்சர் கனம் வெங்கடராமன் அவர்களுக்கும் சொல்ல விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் தமக்கு கிடைத்திருக்கும் சந்தர்பத்தை மிக நன்றாக பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதை கன்னியாகுமரியின் மற்ற பகுதிகளிலும் ராஜ்யத்திலுள்ள எல்லா ஜில்லாக்களிலும் செய்யவேண்டும் என்றும் அவற்றை அரசாங்க உடைமையாக பொது உடைமையாக செய்ய சர்க்கார் முனவரவேண்டுமென்றும் வேண்டுகிறேன். சிலர் கேட்கிறார்கள் "இது என்ன நத்தை வேகம்" என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களால இதை மாற்ற முடியாதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். பஸ் வேகத்திலாவது போகக் கூடாதா? இந்த பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதை யார் எதிர்கிறார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதிகாரிகளா? நான் நம்பவில்லை. பொதுமக்களா? நிச்சயமாக இல்லை. எல்லோரும் ஆதரவாக இருப்பார்களே தவிர வேறு இல்லை.

சில லட்ச ரூபாய் வருமானத்திற்காக கனம் நிதி மந்திரி அவர்கள் புது வரிகள் போட்டு இருக்கிறார்கள். இந்த பஸ், லாரிகள் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம் மிகவும் சாதாரணமானதென்று சொன்னார்கள். புள்ளி விவரங்களிலிருந்து சொல்லுகிறேன். சுமார் 8 ஆயிரம் லாரிகள் இருக்கின்றன. சுமார் 4 ஆயிரம் பஸ்கள் இருக்கின்றன. இன்றைய தினம் பஸ் போக்குவரததை, லாரி போக்குவரததை அரசாங்க உடமை ஆக்குவதன் மூலம் கோடி கணக்கான ரூபாய் கிடைக்க இடமிருக்கிறது என்று நாங்கள் அறிகிறோம். ஆனால் நல்ல வருமான இனத்தை தனியார் கையில் விட்டு விட்டு சொற்ப வருமானத்தை பெறுவதற்காக சின்ன சின்ன வரிகளை கொண்டு வருகிறார்கள். ஈடுபடுத்தப்பட்ட மூலதனத்திற்கு வட்டி பத்து லட்சம், தேய்மானத்துக்கு எடுத்துவைத்தது 13 லட்சம், மோட்டார் வாகன வரிக்கு செலுத்தியது 27 லட்சம். இவ்வளவு துகையும் செலவாக ஒதுக்கியும் பல லட்சம் ரூபாய் லாபமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இத்தகைய லாபகரமான தொழிலை ஏன் விஸ்தரிக்க கூடாது ?

இந்த சமயத்தில் ஒன்று நினைவு படுத்தவிரும்புகிறேன். கோவை நகர சபை இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஒரு கோரிக்கை விட்டார்கள். அந்த நகரத்திலிருககும் பஸ்களை நகர சபைக்கு, அவர்கள் நிதி நிலையை உயர்த்த கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டார்கள்.

DEPUTY SPEAKER: இப்பொழுது சபை முன் இருப்பது Nationalisation of Bus Service. பின்னால் Motor Vehicles Administration வரும்பொழுது இந்த விஷயங்களைப்பற்றி பேசலாம். தாங்கள் குறிப்பிடுவது இந்த மானியத்தின்கீழ் வராது.

SRI V. S. MANICKASUNDARAM: On a point of order, Sir, there is no quorum.

DEPUTY SPEAKER : There is quorum. Perhaps the hon. Member is not aware that 1/10th of the number of Members of the House constitutes the quorum.

SRI P. S. CHINNADURAI : தலைவர் அவர்களே, தங்களுடைய உத்திரவில் அதிக கவனம் செலுத்த விரும்புகிறேன்.

சுமார் ரூபாய் 27 மாத வருமானம் வருகிற தொழிலாளிகளை எப்படி நடத்துகிறோம். சாதாரண வசதியாவது அவர்களுக்கு கிடைக்கிறதா? விலையேற்றம் உண்மையே என்று அமைச்சர் அவை ஒப்புக்கொண்டுள்ளது.

1-10 p.m. உணவு பண்டங்களின் விலை சென்ற வருஷத்தைக் காட்டிலும் இந்த வருஷம் 35 சத வீதம் அதிகமாக உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களே தன்னுடைய பட்ஜெட் உரையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக நிதி அமைச்சர் ட்ரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏதாவது செய்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், விலைவாசி உயர்வைச் சரிக்கட்டிக்கொள்வதற்கு ஏதாவது செய்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், ஏற்கெனவே அவர்கள் வாங்கிக்கொண்டிருந்த சம்பளத்தைத் தான் இப்பொழுதும் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர அதிகப்படியாக சம்பளம் இப்பொழுது வாங்கவில்லை. விலைவாசி உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை வேறு யாராவது சொல்லியிருந்தால் அதை விட்டு விடலாம். விலை உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை நம்முடைய ராஜ்யத்தின் நிதி அமைச்சர் அவர்களே ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார். அப்படி ஒப்புக்கொண்டிருந்தும் அவர் இன்னும் எந்த நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. அப்படி எடுத்துக் கொள்ளக்கூடிய பொறுப்பு இந்த மந்திரி சபைக்கு கிடையாதா? விலைவாசி உயர்ந்திருக்கிறது என்று அறிக்கையை விட்டு விட்டு தங்களின் கீழ் வேலை செய்து வரும் பஸ் போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்காமல் இருந்தால் அவர்களுக்கு இந்த மந்திரி சபையின்பேரில் என்ன நம்பிக்கை அல்லது மதிப்பு ஏற்படும் என்பதை கொஞ்சம் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அவர்களுடைய நிர்வாகத்தில் அவர்களுக்கு நம்பிக்கை இருக்கும் என்று எண்ணத்தான் முடியுமா? அவர்களுக்கு இன்னும் ஏன் ஒன்றும் செய்யவில்லை? அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்தி இன்னும் ஏன் நிர்ணயம் செய்யவில்லை? அவர்களுடைய சம்பளத்தை மாற்றி அமைக்க இந்த அரசாங்கம் ஏன் இன்னும் முற்படவில்லை? அது அவர்களுடைய கடமை இல்லையா? இந்த இலாகா மந்திரி அவர்களும், தொழிலாளர்களுடைய நன்மையைக் கருதுகிறவர் கூட தன்னுடைய கடமையைச் செய்யத் தவறி விட்டார் என்று தான் சொல்ல வேண்டும். அதைப் பார்த்து ஆச்சர்யப்பட வேண்டியதாக இருக்கிறது. தொழிலாளர்களே தீர்மானம் போட்டு அதை மந்திரி சபைக்கு அனுப்பிவைத்து அதன் பிறகு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கை இருக்கிறதா? பல கூட்டங்கள் போட்டு மந்திரிகளிடத்தில் இதைப்பற்றி சொல்லி சட்ட சபையின் அங்கத்தினர்கள் மூலமாக இதைக் கொண்டு வந்து அவர்கள் இங்கே அதைப்பற்றி கேட்கப்பட்டு அதன் பிறகு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அதன் பிறகுதான் ஒரு மாறுதலைச் செய்ய வேண்டுமென்ற கொள்கையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு சம்பிரதாயத்தை வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அது பழைய சம்பிரதாயம்தான். பழைய அரசாங்கம் நடந்த போதுதான் அப்படிப்பட்ட கொள்கைகளை வைத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது அரசாங்கம் தாங்களாகவே சுயமாகவே குறைகளை நிவர்த்திக்க முன் வரவேண்டாமா? அந்த பழைய முறையைக் கையாள வேண்டுமா என்பதைக் கேட்கிறேன். இப்பொழுதுள்ள சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை அளிக்க தக்க நடவடிக்கைகளை அந்தந்த சமயங்களில் தாங்களாகவே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். எந்த அளவுக்கு தாங்களாகவே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமோ அந்த அளவில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். விலைவாசியின் உயர்வைச் சரிகட்டிக் கொள்வதற்கு எந்த அளவில் சம்பளத்தை அவர்களுக்கு உயர்த்திக்

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

கொடுக்க வேண்டுமோ அந்த அளவில் உயர்த்திக்கொடுக்க சர்க்காரே முன் வரவேண்டும். தொழிலாளர்கள் கேட்பதற்கு முன்னதாகவே தாமாகவே முன்வந்து கொடுக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்து மற்ற முதலாளிகளுக்கு இந்த சர்க்கார் ஒரு வழிகாட்டியாக இருக்க வேண்டும்.

தனிப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் ப்ராவிடெண்ட் பண்ட் வசதி இருக்கிறது. ஆனால் இங்கு அந்த வசதி இல்லை. ஆனால் Gratuity வசதி கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அது நல்ல வசதிதான். அப்படியே மற்றவைகளையும் செய்து மற்றவர்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்க வேண்டும். ப்ராவிடெண்ட் பண்ட் வசதி செய்துக் கொடுக்காமல் இருக்கிறோமே, ஏன் அதையும் கொடுக்க முன் வரக்கூடாது ? திறமையாக நடைபெறுகிறது என்றும், திறமை அதிகரித்திருக்கிறது என்றும், விபத்துகள் குறைந்திருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். மற்றும் லாபகரமாக இருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது இன்னும் ஏன் அதிகப்படியாக பஸ் ரூட்டுகளை எடுத்து நடத்தக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். லாபகரமாக மக்களுக்கு பயன்படக்கூடிய அளவில் ஏன் இதை நடத்தக்கூடாது ? மக்களுக்கு பயன்படக்கூடிய அளவில் இதை நடத்தி அதன் மூலம் நல்ல பெயரை நாம் அடைய முடியும். பல வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் நல்ல பெயரை நாம் அடைய முடியும். அப்படிப்பட்ட வசதிகளைச் செய்ய அவர்களே ஏன் முன் வரக்கூடாது ? இப்பொழுது இருக்கும் நிலைமையைப் பார்த்தால் தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள் வருமோ அல்லது வராதோ என்று நினைக்கும்படியாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். திட்டங்கள் போட்டிருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அந்த திட்டம் ஆலோசனையில் இருப்பதாகவும் சொல்லுகிறார்கள். சென்ற வருஷத்தில் சிலருக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுத்ததாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் அது இதில் காணப்படவில்லை. அவர்களுக்கு வீட்டு அலவன்ஸ் கொடுக்கப்படுவதும் காணப்படவில்லை. ஆகவே கனம் மந்திரி அவர்களை நான் வேண்டிக்கொள்வது நன்றாக வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் இருக்கிற தொழிலாக இருப்பதாலும், நல்ல லாபம் அடைகிற தொழிலாக இருப்பதாலும், அந்தத் தொழிலில் ஈடுபடுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு போதிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அப்படிப்பட்ட வசதிகள் போற்றக்கூடியதாகவும், அவைகளை மற்றவர்களும் பின்பற்றக் கூடியவைகளாகவும் இருக்கவேண்டும். அப்படிப்பட்ட வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கனம் மந்திரி அவர்களை வேண்டிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Mr. Deputy Speaker, Sir, in supporting the cut motion, I would like to make a few observations with regard to the working of the Government transport system both in the Madras City and in Kanyakumari district. The public have not been much satisfied, even though, I may say there has been some improvement, when we compare the working of the system during the year with previous years.

The Hon. Minister, in the note circulated to hon. Members of this House has said that the question of opening additional depots in the North of Madras is still under the consideration of the Government. This has been hanging fire for a long time and representations have been made, I understand, both by the Departments and by the Members of the Estimates as the Public Accounts Committees which went into the question that at least two depots should be opened in the North of Madras with a view to improving the efficiency of the service. I do not know how long this will be under the consideration of the Government. It is high time that the Government looked into the question in all earnestness so that the depots might be opened at an early date.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [27th March 1958

By opening these two sheds, I think at least hundred vehicles can be housed and the cost of running reduced. At present these buses have to go all the way to the Central Workshop at Mount Road.

As some hon. Members have pointed out, there are heavy stocks of spare parts in the Transport Stores. The Committee on Estimates has examined this question and said that such huge stocks should not be kept. The value of these stocks may be some lakhs of rupees, and if they are kept for a long time without being used, they will have to be sold only as scrap in the open market. Already on account of import restrictions some of the firms have stopped the import of certain vehicles and spares. Unless early action is taken, I am afraid that the Government will lose heavily. I hope they will attend to the matter soon.

With regard to the suggestion of the Director of Transport for the installation of wireless sets with a view to reporting breakdowns and for the purpose of providing immediate relief, my information is that though orders have been placed with a certain firm for the supply of the sets, that firm is not in a position to supply the sets. If it is not in a position to supply the sets, the Government must see that they get them from some other company or make other arrangements for the purpose. We also find that there is a good number of breakdowns. Also, when we go across the roads we find vehicles are stationed in the middle of the road causing nuisance to the travelling public. This is a very important matter
1-20 p.m. and I am sure some action will be taken as early as possible by the Government to remove this nuisance. It is also stated that they have provided shelters—I think 30 shelters—for the passengers. This is really not satisfactory and I would request the Government to provide shelters in all bus stops. The summer season has set in and the passengers will be put to considerable hardship, if there were no shelters at bus stops. If Government contact some philanthropic gentlemen among the public, they might come forward to help. But, in case they do not come forward to help, the Government must come to the rescue of the passengers and provide shelters in all bus stops as early as possible. The 30 shelters provided for the current year are quite inadequate and it is as good as not providing them. That is my submission.

With regard to peak-hour traffic, it has been agitating the minds of the travelling public for quite a long time.

SRI A. VEDARATHNAM : Sir, there is no quorum in the House.

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member need not refer to it. It is the lookout of the Chair.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : This peak-hour congestion must be relieved somehow or other. The number of buses should be increased. My information is that out of a total fleet strength of 450 or so in the City of Madras, there are about 165 vehicles lying idle. They are 'time-barred' and obsolete.

27th March 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

Many of them are now banned and they are not imported by the companies. Buses like Chevrolet, Ford, Comer, etc., are all quite useless. That means, that out of a total strength of 450, if any of the vehicles went under repair, how can we maintain efficiency and satisfy the travelling public? This is a very serious problem. There is a lot of discontentment among the public so far as the peak-hour traffic is concerned. Especially, the middle class people who have to attend offices situated in various parts of the city are put to considerable hardship. We must try to improve the efficiency and see that all the ricketty buses are condemned as early as possible and new vehicles are purchased in their place to relieve the peak-hour congestion.

With regard to the Kanyakumari district transport, just like the people of other areas, the people of that district also are discontented over the transport service ever since it was taken over by our Government. Sir, very recently, we visited that place and collected certain statistics. We find that there are about 42 'dead' vehicles. They are quite useless vehicles. They are lying idle. When the Kanyakumari area was transferred to our State, the Kerala Government transferred to us about 42 'dead' vehicles, the book value of which was 'nil'. Our Government have not got the amounts from them. The depreciation fund alone comes to nearly Rs. 9 lakhs. I wonder, why our Government should not put up a strong fight and see that they get that amount. It is only the useless vehicles that have been transferred to us. The Government must therefore see that they get that amount at any cost. Out of the strength of 75 vehicles—that is the information that we got when we visited Kanyakumari two months back—there are about 44 obsolete vehicles which are quite useless. They are Chevrolet, Ford, Comer, etc.; even if we want to run them, we cannot get spare parts for them. Therefore, it is as good as not having those vehicles. More than 50 per cent of the vehicles are quite useless. It is therefore no wonder that the public are very much discontented because of this worry, annoyance and nuisance. I find that according to the Government's programme, they will be replacing only 12 buses this year.

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : We have sent 12 buses in the first instance. Another 12 buses will be sent before 31st March, and also 6 buses will be sent. In all, 30 more buses will be plying in that district in the year 1957–58.

Sri V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : That is something. They must see that all the old vehicles are condemned and in their place new vehicles are put on the road as early as possible. When we were there, we were shown round the workshop. We were shown the Ranithottam in the Kanyakumari district, which is owned by the Maharani of Travancore. The idea of our Government was to purchase the entire plot with a view to putting up the workshop there. Probably, because of red-tapism, the money that has been allotted under this head will lapse in about two or three day's time. I think the Hon. Minister should have convened a

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [27th March 1958

high level conference and pushed this scheme through. This is very important. The Government should not delay this. At least in the next year, they should start it. I am sure they will go ahead with this scheme and put up the workshop at least next year with a view to improving the efficiency of this department in that area.

With regard to service conditions, we have been receiving repeated representations from that area that the pay of the establishment in the Kanyakumari district is very unsatisfactory. There has been lot of disparity. I think I need not repeat all those points referred to by my friend Sri Kalyanasundaram. The administration is top heavy. With regard to the lower grade staff, there has been complete discontentment because of the disparity in the scales of pay between our Government servants and those in the adjoining Kerala State. Further, I understand that the Kerala Government have agreed to give their scales of pay to our staff and pay the arrears also up to 1—11—1956. I think they have also addressed our Government. It is not known why this should not be accepted, as it seems to be very reasonable. Unless we have a contented staff, we cannot run the services efficiently. I hope our Government will take up this matter in right earnest and do the needful. The scales of pay of those people and those in the State Transport department here should be the same. We cannot have different scales of pay for those working under the same Government. This is a very serious question and I am sure the Hon. Minister will look into it all earnestness.

With regard to appointments, I would request the Government to see that these appointments are made by the Public Service Commission. That is my submission. Because, there have been lots of complaints about jobbery, nepotism, favouritism and so on. The Government should try to avoid all these things. If the appointments to the posts are made by the Public Service Commission, I think some justice will be done.

With regard to the working of this Transport Service also, my submission is that the Hon. Minister appoints a Commission to go into the whole question and see that the Commission submits a very thorough and impartial report. If the Commission goes into the question, I think we can try to implement the recommendations of the Commission and also see that the efficiency of the services are improved and thereby give some satisfaction to the public.

Then I come to the recent bus accidents in the Kanyakumari area. There was also an interpellation in the Assembly and the Hon. Minister was also pleased to answer some points. I wish the Hon. Minister institutes an enquiry into these accidents and sees that something is done against the people who are responsible for these accidents, especially when the accident that recently took place was in respect of a Government bus carrying about 90 or 100 passengers. It is a really horrible thing. I am sure that the Hon. Minister will institute an enquiry immediately and see that some

27th March 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

report is submitted to this Assembly. The Commission should also go into the question of the public services and make appropriate recommendations.

There is the question of supply of time tables of the Madras Transport System. It is most reprehensible that no action has been taken even though the Committee recommended for this. There may be some delay on the part of the Government Press. But on that account, it does not mean that this should be delayed. They can as well give this work to some private printers and see that these time tables are supplied as early as possible. The Government should not lose any time in keeping these time tables at important places and keeping the public informed about the timings of these buses. (SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: The difficulty is the buses do not keep to the timings.) That is a different matter. Whatever it is, this should be attended to immediately. I am sure the Government will take immediate action.

Lastly, my submission is, there must be a contented staff. The public should get satisfied about the Transport service. We must run it efficiently but at the same time we must see that the income of the Government also goes up. These are the main factors to be taken into consideration very seriously. There are many private bus operators, such as the T.V.S. who are running buses very efficiently. No complaint can be levelled against them. We must try to see that our services are also improved in all directions and that complete satisfaction is given to the public. Sir, with these words, I finish my speech.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு பல நல்ல யோசனைகள் சொன்ன அங்கத்தினர் அனைவருக்கும் எனது நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தில் நமது ராஜ்யத்தில் சட்ட சபையை பொறுத்த அளவில் அதற்கு ஆதரவு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை பார்க்கின்றபொழுது ஓரளவு எனக்கு இதில் தைரியம் ஏற்படு கிறது. ஏனென்றால், திடீர் திடீர் என்று பொதுஜன அபிப்பிராயம் என்று சொல்லிக்கொண்டு பலவிதமான அபிப்பிராயங்கள் வெளிவருவதை பார்க்கின்றபொழுது ஒரு வேளை தேசியமயமாக்கும் திட்டத்திற்கு நம் முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கிற மக்களுடைய பொதுஜன அபிப்பிராயம் சாதகமாக இல்லையா என்று நினைக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதையெல்லாம் இன்றைக்கு போக்குகின்ற முறையிலே சட்டசபை அங்கத் தினர்கள் எல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் இதற்கு பெரிய ஆதரவு கொடுத்த தற்காக என் நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1-32 p.m.

பொதுஜன அபிப்பிராயம் தேசீயமயமாக்குவதற்கு, முக்கியமாக போக்கு வரத்தைப் பொறுத்தமட்டில் சாதகமாக இருப்பதற்கு பல காரணங்கள் உண்டு. ஒன்று, தங்களுக்கு வேண்டிய இடங்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத் திற்கு பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்வதற்கு சட்டசபை ஒரு அரங்காக இருக்கும். தனியார் துறையில் பஸ்களை நடத்தினால் யாரிடம் போய் தங்களுக்கு பஸ்களை இன்னென்ன ரூட்களில் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளமுடியும். அடுத்தபடியாக, பஸ்கள் குறைவாக ஓடுகின்றன, அதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று எடுத்துச்சொல்வதற்கும் சரி, அல்லது தங்களுக்குள்ள வேறு குறைபாடுகளை நீக்கிக்கொள்வதற்கும் சரி, சட்ட சபையில் சந்தர்ப்பம் இருக்கும். அதேமாதிரி சர்க்கார் செய்கின்ற வேறு காரியங்களில் ஏதாவது குறைபாடுகள் இருக்குமேயானால், அதை வைத்துக்கொண்டு தேசிய மயமாக்குவதிலும் தவறுகள் இருக்கின்றன

என்று உடனே எழுதுவதற்குகூட இது சந்தர்ப்பமாக இருக்கும் என்று நம்புகிறேன். ஆகவே அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கிற பொதுஜன அபிப்பிராயம் சர்க்கார் தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு ஆதரவாக இருப்பதை நான் பாரராட்டி, பொருளாதாரம் அனுமதிக்கும் படியான அந்த அளவுக்கு இதை எவ்வளவு விரைவாக விஸ்தரிக்க முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக விஸ்தரிப்பதற்கு எங்களால் ஆன எல்லா முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொள்வோம் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கன்யாகுமாரி பஸ் சர்வீஸைப்பற்றி பல புகார்கள் சொல்லப்பட்டன. கன்யாகுமாரியிலுள்ள நிலைமை புகார்களுக்கு இட மானது என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால், அதற்குக் காரணம் இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் அல்ல என்பதை மாத்திரம் முதலில் நான் பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கன்யாகுமாரியின் போக்குவரத்து நமக்கு மாற்றப்பட்டபொழுது, கனம் எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னதுபோல, 60 பஸ்களுக்கு மேல் அவைகள் ஒன்றுக்கும் உதவாமல் இருக்கிற நிலைமையிலே, உதவாக்கரையாக நமக்கு கிடைத்தன. நான் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவுடன் முதலில் கன்யாகுமாரிக்கு சென்றபொழுது 3 பஸ்கள்தான் நல்ல பஸ்களாக இருந்தன. 10, 12 பஸ்களை ஓட்ட முடியும். மற்றவைகளெல்லாம் ஓட்ட தகுதியில்லாமலே இருந்தன.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : திருவாங்கூர்-கொச்சி அரசாங்கத்திற்கும், சென்னை அரசாங்கத்திற்கும் பஸ் சம்பந்தமாக பிரிவினையைப் பற்றி பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்தபொழுது, பழைய பஸ்களுக்கான 'டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டு' அதிகமாக இருந்தது. பழைய பஸ்களுக்கு பதிலாக, ஏன் டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அந்த 'டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டை' வைத்துக்கொண்டு புதிய பஸ்கள் வாங்கக்கூடாதா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அந்த சமயத்தில் நடந்தது பற்றி நான் காரணம் கூறுவதற்கு இயலவில்லை. ஆனால் என்னுடைய அபிப்பிராயம் தேய்மான நிதியைவிட, பஸ்கள் வந்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும் என்பதுதான். ஆகவே, அந்த நெருக்கடியை சமாளிப்பதற்காக 12 பஸ்களை உடனடியாக அனுப்பினோம். அதற்கு பிறகு மேலும் 12 புதிய பஸ்கள் அனுப்பியிருக்கிறோம். இன்னும் 6 பஸ்கள் மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்குள் அனுப்ப ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். 30 புது பஸ்கள் இப்பொழுது அங்கே ஓடுகின்றன. அடுத்த வருஷ திட்டத்தில், அதாவது 1958-59-ல் அதற்கு 12 பஸ்கள் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். ஆகவே, அங்கு அடுத்த வருஷத்திற்குள்ளாக 42 புது பஸ்கள் ஓடும் என்பதை நான் மிகவும் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய சென்னை நகரத்திலிருக்கிற பஸ்களைப்பற்றி பேசுகின்றபொழுது பொதுவாக நம்மிடத்தில் 450 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்பதை மாத்திரம் சொன்னார்கள். 450 பஸ்கள் என்று சொன்னால், ஓட்டை, உடைச்சல் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துத்தான் 450. எவற்றையெல்லாம் நான் இன்னும் கண்டெம் செய்யவில்லையோ, உதவாக்கரை என்று தள்ளிவிடவில்லையோ, அவற்றையெல்லாம் நம்மிடம் இருக்கும் நல்ல பஸ்கள் என்று நினைத்துக்கொள்ளுவது சரியல்ல. நடப்பு வருஷத்தில், அதாவது 1957-58-ல் 60 புதிய பஸ்கள் விட்டிருக்கிறோம். அடுத்த வருஷத்தில், 1958-59-ல் 60 புது பஸ்கள் போடுவதற்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காக ஒரு புது கொள்கை ஒன்றையும் வரையறுத்திருக்கிறோம். இதுவரையிலும், ஏதோ அவசியம் ஏற்படும்பொழுது பஸ்கள் வாங்குவது, பிறகு சில காலத்திற்கு பஸ்கள் வாங்காமல் இருப்பது என்ற முறை கையாளப்பட்டு வந்தது. இனி சென்னை ராஜ்ய பஸ் துறை நடக்கின்ற முறையிலே வருஷம் ஒன்றுக்கு மொத்த பஸ்களில் எழில் ஒரு பகுதி புதுப்பிக்கப்படும். அதற்கான தேய்மான நிதியும் ஒதுக்கிவைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அந்த முறையில்தான் நடைமுறை வருஷத்தில் 25 லட்ச ரூபாயும், அடுத்த வருஷத்தில், 1958-59-ல் 29 லட்ச ரூபாயும்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

தேய்மான நிதிக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நாங்கள் இவ்வளவு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தாலும் அவைகள் எல்லாவற்றையும் ரோடில் விட முடியாது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸிற்கும் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை 'ப்ரேக் சேர்டிபிகேட்' வாங்கவேண்டும். அந்த சேர்டிபிகேட்டை வாங்குவது என்றால், பஸ்ஸை ஒருநாள் 'ஓவர்ஹால்' செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. 1-40 p.m. மேலும் வருஷாந்திர ரிப்பேருக்காக பஸ்ஸை எடுத்துக்கொள்ளும்போது அதை இரண்டு நாட்கள் வெளியில் விடமுடிவதில்லை. அப்போது அதை பராமரிப்புக்கு அனுப்புகிறோம். இந்தக் காரணங்களால் இருக்கும் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் ரோடில் விடமுடியவில்லை. இப்போது ஒரு புதிய ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதாவது, ஸ்பேர் பஸ்கள் ஒதுக்கிவைத்து, எவ்வளவு ஷெட்யூல்கள் ஓட்ட வேண்டுமோ அவ்வளவு ஷெட்யூல்கள் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். இப்போது, சென்னை நகரில் 330 ஷெட்யூல்கள் ஓட்டுவதற்குத்தான் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வரும் வருஷத்தில் அந்த ஷெட்யூல்களை அதிகரித்து 345 ஷெட்யூல்களுக்குக் குறையாமல் ஓட்ட வேண்டுமென்று திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த காரணங்களினால்தான் நாங்கள் சென்னை நகரத்தில் நெரிசல் நேரத்தில் பஸ்ஸில் செல்லும் மக்களுக்கு போதிய வசதி செய்துகொடுக்க முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறோம். இந்தப் பிரச்னையைத் தீர்ப்பதற்கு சிலர் அபூர்வமான யோசனைகள் கூறுகிறார்கள். நிற்கும் பிரயாணிகளை ஏன் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்கிறார்கள். நானே பஸ் ஸ்டாண்டில் நின்று பார்த்திருக்கிறேன். அவசரமாகப் போகவேண்டியிருக்கையில் 'நின்றுகொண்டாவது போகிறேன்' என்று பிரயாணி சொல்லும்போது அதை அனுமதிக்காமல் பஸ்ஸை ஓட்டிக்கொண்டு போவதானது, சட்டத்திற்குட்பட்டு நடப்பதை பொறுத்தவரையிலும் உசிதமாக இருந்தாலும், மக்களுக்கு சேவை செய்யவேண்டும் என்பதைப் பொறுத்தவரையில் இன்றுள்ள நிலைமைக்கு உகந்ததாக இல்லை. பிற நாடுகளில் என்ன செய்கிறார்கள் என்று பார்த்தால், பிற நாடுகளில்கூட நெரிசல் நேரங்களில் நிற்கும் பிரயாணிகளை அனுமதிக்கிறார்கள் என்பது தெரிகிறது. ஆகவே, சர்க்கார் பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகள் இருப்பதால் பஸ்களை தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று சொல்வது, பஸ்களை தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று கூறுவதற்கு தகுந்த காரணம் ஆகாது என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பிரயாணிகளுக்கு பல வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. இப்போது நாங்கள் சில பாதைகளில் ஸீஸன் டிக்கெட்டுகள் கொடுக்கிறோம். வரும் வருஷத்தில் புதிதாக நான்கு பாதைகளில் ஸீஸன் டிக்கெட்டுகள் கொடுக்க வேண்டுமென்று தீர்மானித்திருக்கிறோம். வரும் வருஷத்தில் அதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

டெப்போக்கள் திறக்க வேண்டுமென்று கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் சொன்னார். அது மிகவும் முக்கியமான விஷயம். அவைகளைத் திறப்பதற்கான முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. பல முயற்சிகள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. நிலம் வாங்குவதற்காக 'அக்விஸிஷன் ப்ரொஸிடிங்ஸ்' எடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இன்னும் பல சில்லறைக் காரியங்கள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. பல சில்லறை காரியங்களைச் செய்யவேண்டியிருப்பதால் இந்த விஷயத்தில் இதுவரையில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. டெப்போக்களை கூடியசீக்கிரம் திறப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே போல, கன்னியாகுமரியில் எவ்வளவோ சீக்கிரமாக 'வர்க்ஷாப்பை' ஆரம்பித்துவிடுவதற்காக முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டேன். சட்டப்படி நில ஆர்ஜிதம் செய்வதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. எனவே இந்தக் காரியம் மார்ச் 31-ம் தேதிக்குள் நிறைவேறவில்லை. இருந்தாலும் ஒர்க்ஷாப்பை சீக்கிரமே ஆரம்பிப்பதற்கு முயற்சிசெய்கிறேன் என்று சொல்லிக்கொள்வதுடன், அதுசம்பந்தமாக உபமானிய கோரிக்கை வரும்போது அதையும் ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர்களை இப்போதே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகம் அதிகச் செலவை உண்டுபண்ணுவதாக (டாப் ஹெவியாக) இருக்கிறதென்று கூறப்பட்டது. அது தவறான அபிப்பிராயம் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை

[Sri R. Venkataraman] [27th March 1958

ராஜ்யத்திலேயே மிகப் பெரிய பஸ் முதலாளி நான்தான். நான் ஓட்டும் பஸ்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 450. எனக்கு அடுத்தபடியாக தனியார் 350 பஸ்கள் ஓட்டுகிறார்கள். அவர்கள் செய்யும் நிர்வாகச் செலவு அதிகமானது. அவர்கள் 3 டைரெக்டர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு டைரெக்டரும் மாதம் 2,000 ரூபாய் சம்பளம் வாங்குகிறார். டைரெக்டர்கள் தவிர ஜெனரல் மானேஜர் போன்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆனால், சர்க்காரில் ஒரு மந்திரிதான் பார்த்துவரும் 8 இலாகாக்களில் ஒரு இலாகாவான இந்த இலாகாவையும் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் இலாகாவுக்கு ஒரு கௌரவ டைரெக்டர் இருக்கிறார். அந்த இலாகா உள்விவகார இலாகாவில் ஒரு பகுதியாக இருக்கிறது. இதையெல்லாம் பார்த்தால் சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகம் அதிகச் செலவை உண்டு பண்ணுவதாக இல்லை என்பது தெரியும். ஆனால் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் சொல்வதுபோல் முழு நேர அதிகாரியிடம் சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகத்தை ஒப்படைத்து இந்த நிர்வாகத்தைத் திறமையாக இயங்கச்செய்ய வேண்டும் என்ற அபிப்பிராயம் வரவேற்கத்தக்கது.

பிரயாணிகளின் சௌகரியத்திற்காக பஸ் ஸ்டாப்புகளில் 'ஷெல்டர்கள்' அமைப்பதற்கு இந்த வருஷம் ரூ. 30,000 அளிக்கப்படுகிறது. அந்தப் பணத்தில் இந்த வருஷம் 15 ஷெல்டர்கள் கட்டமுடியும். ஒவ்வொரு வருஷமும் 15–30 ஷெல்டர்கள் கட்டினால் 3-4-5 வருஷங்களுக்குள் போதிய ஷெல்டர்கள் கட்டிவிட முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒரே வருஷத்தில் போதிய ஷெல்டர்கள் எல்லாவற்றையும் கட்டுவது சாத்தியமில்லை.

அடுத்தபடியாக, தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகள்பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. கனம் அங்கத்தினர்கள் ஸ்ரீ சின்னதுரையும், ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரமும் அவைகளைப்பற்றி மிகவும் அழுத்தமாகப் பேசினார்கள். தொழிலாளர்கள் பிரச்னைகளில் சில எதிர்பாராத கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கும் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு, அவர்கள் திருவாங்கூர்–கொச்சி ராஜ்யத்தில் இருந்தபோது சென்னை ராஜ்ய தொழிலாளர்களின் சம்பள விகிதங்களைப் போல் இல்லாமல் வேறு விதமாக சம்பள விகிதங்கள் இருந்தன. அவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து நியமிக்கும் விதிகளும் அங்கே வேறுவிதமாக இருந்தன: அதற்கு அந்த சர்க்கார் நிர்ணயித்திருந்த யோக்யதாம்சங்களும் வேறுவிதமாக இருந்தன. அங்கே சம்பள விகிதங்கள் உயர்வாகத்தான் இருந்தன. நம் சென்னை ராஜ்யத்துடன் அவர்கள் இணைந்தபோது, அவர்களுக்கு அதுவரை கிடைத்துவந்த சம்பள விகிதங்களில் எந்தவிதமான குறைப்பும் ஏற்படுத்தக்கூடாது என்ற நிபந்தனையை நாங்கள் ஒத்துக்கொண்டோம். அந்தப்படி நடந்துவருகிறோம். அவர்கள் இந்த ராஜ்யத்துடன் இணைந்தபிறகு, கேரள ராஜ்யத்தில் பஸ் ஊழியர்களுக்கு அதிகச் சலுகைகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்றால், அந்தச் சலுகைகளை இவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வது நிர்வாகத்தில் பெரிய கஷ்டத்தை உண்டுபண்ணும். அவர்கள் சென்னை ராஜ்யத்திலுள்ள இதர பஸ் தொழிலாளர்களின் சம்பள விகிதங்களுக்குச் சமமாக தங்கள் சம்பள விகிதங்களைத் மாற்றியமைத்துக்கொண்டு, அதற்குப் பிறகு இந்த மாதிரியான கோரிக்கைகளைக் எழுப்பினால் எந்தவிதமான மனஸ்தாபமும் ஏற்படாது. நம் ராஜ்யத்தில் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளில் சில, மற்ற ராஜ்யங்களில் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளைவிட உயர்வாக இருக்கலாம். வேறு சில சலுகைகள் மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ள அளவைவிட இங்கே குறைவாக இருக்கலாம். ஆகவே எந்த ஒரு சலுகையையும், மற்ற ராஜயங்களில் கொடுக்கப்படும் அளவிற்கு இங்கே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்பது அவ்வளவு உசிதமல்ல என்றுதான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு சலுகையை குறைவான வரம்பிற்குட்பட்டுக் கொடுத்தால் இன்னொரு சலுகையை அதிகமான அளவிற்குக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் கனம் நண்பர் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் சொன்னதுபோல எல்லா பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான சம்பள விகிதங்களை நிர்ணயிக்கமுடியுமா என்பதையும், அதற்கு என்ன செய்யவேண்டும் என்பதையும்பற்றி இப்போது அரசாங்கத்தார் பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் கூறிய யோசனையை கவனிக்கிறேன். இதைப்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர்கள் எல்லோரையும் கூட்டி அவர்களுடன் நேரிடையாக விவாதிப்பதென்று முடிவுசெய்திருக்கிறேன். இந்தப் பிரச்னையில் நல்ல முடிவுகள் ஏற்படும் என்றுதான் நான் நம்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகத்தை இன்னும் நன்றாக நடத்துவதற்கான யோசனைகள் பெறுவதற்காக, ஒரு விசாரணைக் கமிட்டியை நியமிக்க வேண்டுமென்று கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் சொன்னார். அதில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. தனியார் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களைப் போட்டு விசாரணை செய்யுங்கள் என்று சொன்னால், குற்றங்குறைகளை எடுத்துச் சொல்ல முன் வருகிறார்களேயல்லாமல், நல்ல முறையில் இன்னும் முன்னேற்றப்பாதையில் கொண்டு செல்வதற்கான அறிகுறிகள் இதற்கு முன்னால் நியமித்த கமிட்டியில் காணப்படவில்லை என்று தெரிவித்துக் கொண்டு, இதற்கு மாறாக மத்திய சர்க்கார் சர்வதேச தொழிலாளர் சம்மேளனத்திலிருந்து ஐ.எல்.ஓ. சம்மேளனத்திலிருந்து ஒரு நிபுணரை அமர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறோம். அந்த விதமான ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பெர்ட் வருவாரானால் நல்ல முறையில் திருத்தி அமைத்து எந்த வகையில் இதற்கான முடிவுகளைச் செய்ய முடியுமோ, அதற்கு எங்களாலான முயற்சிகளைச் செய்கிறோம் என்று இந்தச் சபைக்கு நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். 1-50 p.m.

அடுத்தபடியாக இன்னும் சிறு சிறு பிரச்னைகள் இருக்கின்றன. நடுப்பகலில் உணவு கொண்டுபோவது கூடைகளை எடுத்துக் கொண்டு போவது போன்றவைகள் இருக்கின்றன. இதை நான் நேரடியாகப் பார்த்து இதற்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து கொடுக்க முடியுமோ, அவைகளைச் செய்து கொடுக்க முயற்சிக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமான பிரச்னைகளைப் பற்றி நேரடியாகப் பேசப்போகிறேன் என்று சொன்னபடியால் அதைப் பற்றி அதிகம் கூற நான் இப்போது முன் வரவில்லை.

இன்னும் நம் நிர்வாகத்திலே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறது என்றும், வீணாகப் போகிறது என்றும் சொல்லப்பட்டது. இதற்கு முன்னால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸைப் பார்க்க ஒரு உத்தியோகஸ்தர் கூட இல்லை. நடைமுறை வருஷத்தில் ஸ்டோர்ஸ் ஆபீஸர் ஒருவரை நியமித்திருக்கிறோம். இந்த ஸ்டோர்ஸ் ஆபீஸர், என்னென்ன ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கப்பட்டன, யார் யாருக்கு எந்தெந்தத் தேதியில் உபயோகத்திற்குக் கொடுக்கப்பட்டன என்று பார்த்துக்கொள்கிறார். ஒரு ஸ்பேர் பார்ட்டை மாற்ற வேண்டுமென்று சொன்னால், உடைந்த அல்லது ஓட்டையான ஸ்பேர் பார்ட்டை காண்பித்துத்தான் வேறு ஸ்பேர் பார்ட்டை வாங்க வேண்டுமென்று விதிகூட இருக்கிறது; இது இந்த வருஷம் அமுலில் நடந்து வருகிறது. இன்னும் குறைபாடுகள் இருக்கிறதா என்பதையும் நான் கண்காணிப்பாகப் பார்த்துக் கொள்ள முயற்சி செய்கிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த இலாகாவானது வெற்றிகரமாக நடந்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றி எல்லோரும் ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு வெற்றிகரமாக இருக்க ஒத்துழைத்த முக்கியமாக தொழிலாளர்களுக்கும், மற்றும் இடை நடத்திய நிர்வாக உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும் பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கவேண்டும். முக்கியமாகத் தொழிலாளர்களுக்குச் சொல்ல வேண்டியது என்னவென்றால் கடந்த காலத்தில் சட்டசபையில் இந்த விதமான விவாதம் நடக்கும்போது கண்டக்டர்கள் சரியாக நடந்து கொள்வதில்லை என்றெல்லாம் சொல்லுவது வழக்கம். இந்த ஆண்டு அந்த மாதிரி எந்த விதமான புகாரும் சொல்லாமலும், நல்ல முறையில் நடக்கிறார்கள் என்று சொல்வதும் மிக்க மகிழ்ச்சியைக் கொடுக்கத்தக்க விஷயம். அவர்கள் தங்கள் ஒத்துழைப்பை இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[27th March 1958

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : May I know what is the reaction of the Government in regard to the proposal for the recruitment of personnel through the Public Service Commission.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கண்டக்டர், டிரைவர் முதலியவர்களை பப்ளிக் ஸர்விஸ் கமிஷன் மூலமாக நாம் எடுக்கவேண்டுமென்று சொல்வது அவ்வளவு உசிதமாகப்படவில்லை. ஏனென்றால் சாதாரணமாக பப்ளிக் ஸர்வீஸ் கமிஷன் ஒருவரைத் தேர்ந்தெடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், குறைந்தது 8 மாதங்கள் ஆகின்றன. சென்னை ராஜ்யத்தில் ஒரு களார்க்கைத் தேர்ந்தெடுக்க எவ்வளவு காலம் ஆகிறது என்று நமக்குத் தெரியும். ஆனால் இதை மாற்றி அமைக்க வேறு யோசனை இருக்கிறதா என்பதை—தனியாக ஒருவர் பொறுக்கி எடுக்காமல், ஒரு கமிட்டி மூலமாக எடுக்க முடியுமா என்பதை—ஆலோசனை செய்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100 ".

The cut motion was put and declared lost.

A poll was demanded, and the Division bell was rung.

DEPUTY SPEAKER : I will put the cut motion to the vote of the House again. The question is—

" That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100 ".

The cut motion was put and lost and the poll was not pressed.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes —Working Expenses ".

The demand was put and carried and the grant was made.

DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 on Friday, the 28th March 1958.

1-58 p.m. The House then adjourned.

APPENDIX I.

Vide answer to starred question No. 422 asked by Sri T. S. Ramaswamy Pillai at the meeting of the Legislative Assembly held on 27th March 1958, page 4 supra].

STATEMENT I.

Statement showing the names of National Extension Service and Community Development Blocks in each district and the year in which they were started as National Extension Service and as Community Development Blocks.

Name of district.	Total number of Blocks.	Total number of Blocks under National Extension Service.	Total number of Blocks under Community Development.	Name of Block.	Year in which started and/or converted/or reverted. National Extension Service.	Year in which started and/or converted/or reverted. Community Development.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
North Arcot ..	9	6	..	1 K. V. Kuppam ..	1955–56	..
				2 Chetpet	1956–57	..
				3 Arcot	1956–57	..
				4 Arni	1957–58	..
				5 Vembakkam	1957–58	..
				6 Peranamallur	1957–58	..
			3	1 Kalasappakkam ..	1953–54	1955–56
				2 Tiruvannamalai ..	1953–54	1955–56
				3 Polur	1954–55	1957–58
South Arcot ..	11	8		*1 Chidambaram ..	1956–57	1953–54
				2 Valathi	1955–56	..
				3 Kallakurichi	1956–57	..
				4 Gingee	1956–57	..
				5 Merkanam	1957–58	..
				6 Tirunavallur	1957–58	..
				7 Tittagudi	1957–58	..
				8 Ulundurpet	1957–58	..
			3	1 Panruti	1953–54	1955–56
				2 Chinnasalem	1953–54	1956–57
				3 Kurunjipadi	1953–54	1956–57
				* Chidambaram Block was originally launched as a Community Development Block and then reverted as a National Extension Service Block.		
Chingleput ..	10	7	..	†1 Tirukalikundram ..	1956–57	1953–54
				2 Sriperumbudur ..	1955–56	..
				3 Poonamallee	1956–57	..
				4 Madurantakam ..	1956–57	..
				5 Uthiramerur	1957–58	..
				6 Saidapet	1957–58	..
				7 Minjur	1957–58	..
			3	1 Tiruvallur	1953–54	1955–56
				2 Kadambathur ..	1953–54	1955–56
				3 Uthukottai	1954–55	1957–58

† Tirukalikundram was launched as a Community Development Block and converted into a National Extension Service Block.

[27th March 1958

Name of district.	Total number of Blocks.	Total number of Blocks under: National Extension Service.	Total number of Blocks under: Community Development.	Name of Block.	Year in which started and/or converted/or reverted: National Extension Service.	Year in which started and/or converted/or reverted: Community Development.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Coimbatore ..	16	13	..	1 Kundadam	1955–56	..
				2 Dharapuram	1956–57	..
				3 Avanashi ..	1956–57	..
				‡4 Satyamangalam ..	1956–67	..
				‡5 Gobichettipalayam ..	1956–57	..
				‡6 Erode	1956–57	..
				‡7 Perundurai	1956–57	..
				‡8 Kodumudi	1956–57	..
				‡9 Modakurichi	1956–57	..
				10 Perianaickenpalayam.	1957–58	..
				11 Bhavanisagar ..	1957–58	..
				12 Bhavani	1957–58	..
				13 Sulur	1957–58	..
			3	1 Palladam	1953–54	1955-56
				2 Tiruppur	1953–54	1956–57
				3 Kangayam	1954–55	1956–57
				‡ These blocks together formed the former Lower Bhavani Community Projects taken up in 1952–53 and were reverted into National Extension Service Blocks.		
Madurai ..	14	11	..	§1 Athoor	1956–57	1953–54
				2 Dindigul	1956–57	..
				3 Bodinayakanur ..	1956–57	..
				‖4 Madurai	1956–57	..
				‖5 Melur	1956–57	..
				‖6 Vadipatti	1956–57	..
				‖7 Alanganallur	1956–57	..
				8 Natham	1957–58	..
				9 Tirupparankundram ..	1957–58	..
				10 Palni	1957–58	..
				11 Andipatti	1957–58	..
			3	1 Usilampatti	1953–54	1955–56
				2 Tirumangalam ..	1953–54	1956–57
				3 Kallupatti	1953–54	1956–57
				§ Athoor launched as Community Development Block now reverted as National Extension Service Block.		
				‖ These four blocks formed part of the erstwhile Periyar Community Project taken up in 1952–53 later reverted as National Extension Service Blocks.		
The Nilgiris ..	3	1	..	1 Gudalur	1956–57	..
			2	1 Coonoor	1954–55	1956–57
				2 Ootacamund	1953–54	1955–56
Ramanathapuram	16	13	..	1 Singampuneri ..	1955–56	..
				2 Tiruvadanai	1956–57	..
				3 Kalayarkoil	1956–57	..
				4 Devakottai	1956–57	..

27th March 1958]

Name of district.	Total number of Blocks,	Total number of Blocks under — National Extension Service.	Total number of Blocks under — Community Development.	Name of Block.	Year in which started and/or converted/or reverted. — National Extension Service.	Year in which started and/or converted/or reverted. — Community Development.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Ramanathapuram —cont.	16—cont.	13—Cont.	..	5 Kamuthi	1956–57	..
				6 Virudhunagar ..	1956–57	..
				7 Kariapatti	1956–57	..
				8 Sattur	1957–58	..
				9 Paramakudi	1957–58	..
				10 Kallal	1957–58	..
				11 Manamadurai ..	1957–58	..
				12 Mudukulathur ..	1957–58	..
				13 Kadaladi	1957–58	..
			3	1 Srivilliputhur ..	1953–54	1955–56
				2 Sivakasi	1953–54	1955–56
				3 Rajapalayam ..	1954–55	1956–57
Salem	11	8	—	1 Kaveripattinam ..	1955–56	..
				2 Bargur	1956–57	..
				3 Kolathur	1956–57	..
				4 Hosur	1957–58	..
				5 Dharmapuri ..	1957–58	..
				6 Pennagaram ..	1957–58	..
				7 Mathur	1957–58	..
				8 Namagiripet ..	1957–58	..
			3	1 Gangavally	1953–54	1955–56
				2 Krishnagiri	1953–54	1955–56
				3 Peddanaickenpalayam.	1954–55	1956–57
Tanjore	18	10	..	1 Sembanarkoil ..	1954–55	..
				2 Kuttalam	1954–55	..
				3 Kumbakonam ..	1954–55	..
				4 Tiruvadamarudur ..	1954–55	..
				5 Muthupet	1956–57	..
				6 Pattukkottai ..	1956–57	..
				7 Kilvelur	1957–58	..
				8 Kodavasal	1957–58	..
				9 Orathanad	1957–58	..
				10 Avadayarkoil ..	1957–58	..
			8	1 Tiruturaipundi ..	1953–54	1955–56
				2 Vedaranyam ..	1953–54	1955–56
				3 Anaikaranchatiram.	1954–55	1956–57
				4 Ammapet	1954–55	1956–57
				5 Sirkali	1954–55	1956–57
				6 Papanasam	1954–55	1957–58
				7 Mayuram	1954–55	1956–57
				8 Tirupanandal ..	1954–55	1957–58
Tiruchirappalli ..	11	7	..	1 Vellianai	1955–56	..
				2 Thottiam	1956–57	..
				3 Tirumanur	1956–57	..
				4 Kullitalai	1957 58	..
				5 Lalgudi	1957–58	..
				6 Perambalur II ..	1957–58	..
				7 Turaiyur	1957–58	..
			4	1 K. Paramathi ..	1953–54	1955–56
				2 Perambalur I ..	1953–54	1955–56
				3 Musiri	1953–54	1956–57
				4 Tiruvarangam ..	1954–55	1957–58

[27th March 1958

Name of district.	*Total number of Blocks.*	*Total number of Blocks under* — *National Extension Service.*	*Total number of Blocks under* — *Community Development.*	*Name of Block.*	*Year in which started and/or converted/or reverted.* — *National Extension Service.*	*Year in which started and/or converted/or reverted.* — *Community Development.*
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Tirunelveli ..	11	8	..	¶1 Cheranmahadevi ..	1956–57	1953–54
				2 Valliyoor	1955–56	..
				3 Radhapuram ..	1956–57	..
				4 Manur	1956–57	..
				5 Vasudevanallur ..	1957–58	..
				6 Tuticorin	1957–58	..
				7 Alankulam	1957–58	..
				8 Karungulam ..	1957–58	..
			3	1 Kuruvikulam ..	1953–54	1955–56
				2 Sankarankoil ..	1953–54	1955–56
				3 Koilpatti	1954–55	1957–58
Kanyakumari ..	5	3	..	1 Rajakkamangalam ..	1957–58	..
				2 Melpuram	1957–58	..
				3 Kiliyur	1957–58	..
			2	1 Agastheeswaram ..	1953–54	1955–56
				2 Munchira ** ..	1956–57	1957–58

¶ Cheranmahadevi was launched as a Community Development Block and reverted as a National Extension Service Block in 1956–57.

** Munchira block formed part of the Neyantikara.Villivancode Community Project of the former Travancore-Cochin State. It was reverted as a National Extension Service Block in October 1956. It was converted into a Community Development Block in October 1958, as a special case.

STATEMENT II.

Number of blocks, National Extension Service/Community Development, taken up during the year 1957–58.

District.	*National Extension Service.*	*Community Development.*
(1)	(2)	(3)
1 North Arcot	3	1
2 South Arcot	4	..
3 Chingleput	3	1
4 Coimbatore	4	..
5 Madurai	4	..
6 The Nilgiris	..	..
7 Ramanathapuram	6	..
8 Salem	5	..
9 Tanjore	4	2
10 Tiruchirappalli	4	1
11 Tirunelveli	43	1
12 Kanyakumari	..	1

27th March 1958]

APPENDIX II.

[Vide answer to starred question No. 430 asked by Sri S. A. M. Annamalai Odayar at the meeting of the Legislative Assembly held on 27th March 1958, page 14 supra.]

(*a*) *Rates of travelling allowance and daily allowance paid to non-gazetted officers and teachers whose services are utilized for work connected with elections.*—

Nature of duty.	*Allowances admissible to*	
	Non-gazetted officers.	*Teachers.*
(1)	(2)	(3)
(1) Attendance at instruction classes.	(1) Travelling allowance admissible under the Madras Manual of Special Pay and Allowances. (2) If no travelling allowance is admissible for such journeys and absence under the above rules, actual conveyance charges by bus, auto-cycle, jutka, cart or rickhaw *plus* an allowance at the rate of 12 annas per meal and 8 annas for tiffin according to the period of absence.	(1) *Teachers of schools maintained by local bodies.*—Travelling allowance admissible under the Madras Manual of Special Pay and Allowances. If no travelling allowance is admissible for such journeys and absence under the above rules, actual conveyance charges by bus, auto-cycle, jutka, cart or rickshaw *plus* an allowance at the rate of 12 annas per meal and 8 annas for tiffin according to the period of absence. (2) *Teachers of schools under private managements.*—Actual conveyance charges by bus, auto-cycle, jutka, cart or rickshaw and subsistence allowance at the rate of 12 annas per meal and 8 annas for tiffin according to the period of absence.
(2) Polling duty ..	(1) Travelling allowance admissible under the Madras Manual of Special Pay and Allowances subject to a minimum of Rs. 1–8–0 for daily allowance. (2) If no travelling allowance is admissible under the rules for such journeys actual conveyance charges for authorized journeys from their places of residence to the places of duty and back *plus* a subsistence allowance of Rs. 1–8–0 per day.	*Teachers in aided elementary schools and in schools maintained by local bodies.*—A daily allowance of Rs. 2 per day and actual conveyance charges by bus or rail.

(*b*) *The reason for fixing different rates of daily allowance and travelling allowance for teachers and non-gazetted officers who are engaged in the same kind of work.*—In the case of teachers in schools maintained by private managements, the travelling allowance and daily allowance admissible to them for election duty have necessarily to be fixed on an *ad hoc* basis, as the Madras Travelling Allowance Rules do not apply to them.


தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS